SKRZYDLATA POLSKA

NR 39 (1003) • 27.IX.1970 • ROK XXVI/XL • CENA 2 ZŁ.



Przedstawiamy dziś na naszej okładce red. Hannę Kramarczuk, dzięki której miliony telewidzów mogą oglądać interesujące reportaże z lotnisk, zawodów szybowcowych i samolotowych, słuchać wywiadów z bohaterami przestworzy. A jeśli Czytelnikom „Skrzydlatej" wydaje się, że w TV za mało jeszcze mówi się o lotnictwie, to ewentualne życzenia prosimy kierować właśnie do red. Hanny Kramarczuk, która w redakcji sportowej TV ma właśnie pod opieką sporty lotnicze. Red. Kramarczuk także osobiście włącza się w sportową podniebną walkę — z powodzeniem startuje w Samolotowych Rajdach Dziennikarzy i Pilotów.

Zdjęcie: Jacek SZEWCZYK

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:

Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne – STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny – IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie – 26 zł
Półrocznie – 52 zł
Rocznie – 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² – 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

DRUK

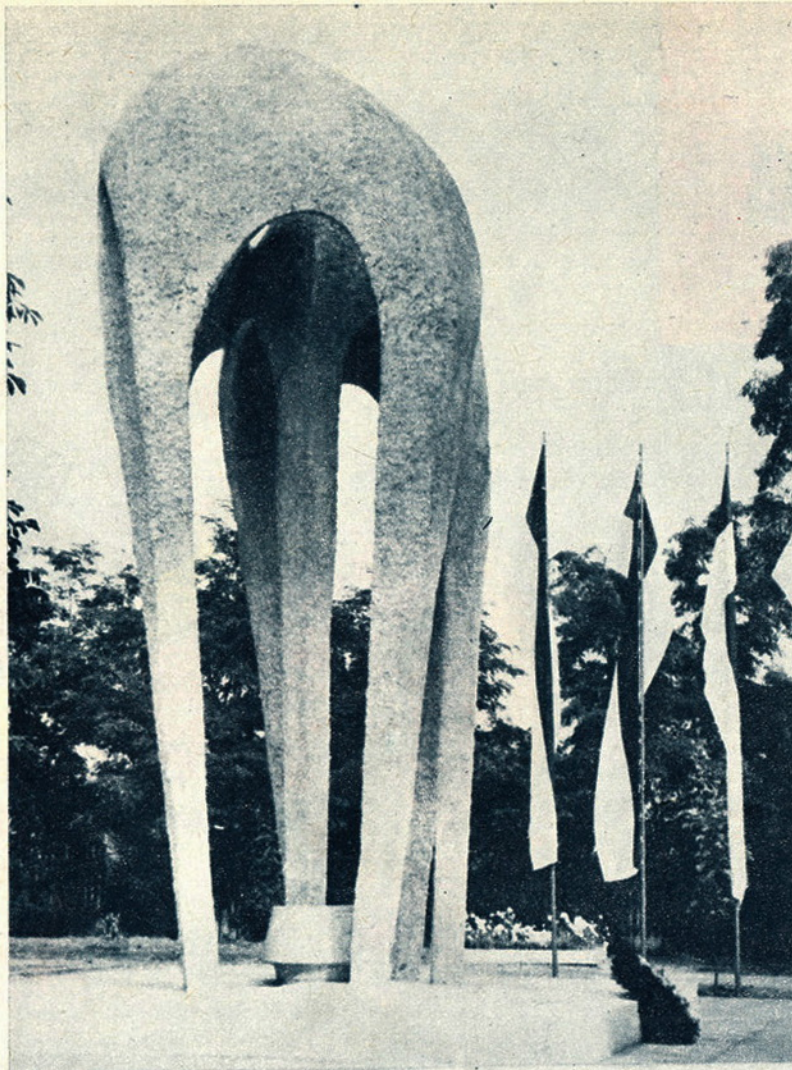
Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" – Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 7607 K–99

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703



KU CZCI POLEGŁYCH LOTNIKÓW WRZEŚNIA

W niedzielę, 13 września br., na cmentarzu komunalnym w Oleśnie koło Opola odsłonięto pomnik, wzniesiony przez miejscowe społeczeństwo przy pomocy Rady Ochrony Pomników Walki i Męczeństwa w hołdzie lotnikom polskim, poległym na tej ziemi we wrześniu 1939 roku podczas zwalczania niemieckich wojsk na ich własnym terytorium.

Odsłonięcia pomnika dokonał dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw pil. Jan Raczkowski wraz z sekretarzami KW PZPR w Opolu — Augustynem Wajdą i Józefem Kardyszem.

W uroczystości wzięli udział również działacze Zjednoczonego Stronnictwa Ludowego, Stronnictwa Demokratycznego, Frontu Jedności Narodu, Towarzystwa Rozwoju Ziem Zachodnich, Związku Bojowników o Wolność i Demokrację, oficerowie WP, weterani Powstań Śląskich, delegacje Centralnego Ośrodka Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych z Oleśnicy, przedstawiciele miejscowych władz partyjnych i administracyjnych, licznie zgromadzeni mieszkańcy miasta i powiatu oraz młodzież.

Następnie w amfiteatrze odbyła się uroczystość nadania Liceum Ogólnokształcącemu imienia Lotników Polskich, połączona z wręczeniem sztandaru oraz uroczystym ślubowaniem młodzieży.

Podczas uroczystości dowódca Wojsk Lotniczych w imieniu ministra Obrony Narodowej udekorował osiemnastu kombatantów brązowymi medalami „Zasłużonym na Polu Chwały".

Po odsłonięciu tablicy pamiątkowej na gmachu szkoły im. Lotników Polskich odbyło się spotkanie młodzieży z weteranami walk.

Na zdjęciu z lewej: Tak wygląda pomnik, wzniesiony według projektu Adama Chyrka.

Zdjęcie: B. Gaczkowski

ZAWODY ZESPOŁÓW AKROBACYJNYCH

Organizatorem VIII Ogólnopolskich Zawodów Samolotowych w Akrobacji Zespołowej był, obchodzący w br. swoje 35-lecie, Aeroklub Pomorski w Toruniu. Na starcie zawodów, rozegranych w dniach 3—6 września br., stanęła rekordowa ilość 7 zespołów: z Białegostoku, Bydgoszczy, Gliwic, Łodzi, Świdnika, Torunia i Warszawy.

Niezbyt sprzyjająca pogoda pozwoliła akrobatom rozegrać tylko trzy z czterech planowanych konkurencji, na które złożyły się wiązanki: dwie obowiązkowe znana oraz nieznana. Zespoły nie wykonały więc wiązanki dowolnej.

W zawodach zwyciężyła po raz szósty w ogóle, a po raz czwarty z kolei, „Trójka warszawska" prowadzona przez **Zdzisława Dudzika**, w której skład wchodzą ponadto **Waldemar Kwiatkowski** i **Tadeusz Pawlikowski**. Tuż za reprezentantami Aeroklubu Warszawskiego, którzy latali na Jakach-18, uplasowali się bracia **Stanisław** i **Ryszard Kasperkowie** ze Świdnika, latający na Zlinach-526F. Trzecie miejsce zajęli reprezentanci Aeroklubu Gliwickiego, **Edmund Mikołajczyk** i **Bogusław Januszewski**, latający na Jakach-18. Najlepszym z debiutujących w zawodach był zespół gospodarzy, który zajął 4 miejsce — piloci Zbigniew Kudzewicz i Helmut Staś na samolotach Jak-18.

Wyniki: 1. **Warszawa — 2 338 pkt**; 2. **Świdnik — 2 208,4 pkt**; 3. **Gliwice — 1 993,4 pkt**; 4. **Toruń — 1 932,8 pkt**; 5. **Łódź — 1 895,8 pkt**; 6. **Bydgoszcz — 1 673,1 pkt**; 7. **Białystok — 1 509,5 pkt.**



Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **PREZYDIUM** Zarządu Głównego Aeroklubu PRL przyznało dyplomy uznania długoletnim pracownikom lotnictwa sportowego. Za 25 lat pracy dyplom otrzymał **Janusz Kolanowski** z Leszna Wlkp.; za 20 lat pracy dyplomy otrzymali: **Marian Kamiński, Stanisław Kaczmarek, Tadeusz Rejniak** i **Kazimierz Siedlecki** z ZG APRL oraz **Stanisław Plitnik, Mieczysław Opaliński, Helena Rutkowska** i **Stanisław Wałdowski** z Aeroklubu Lubelskiego. Dyplomy uznania za 15 lat pracy w lotnictwie sportowym otrzymali: **Zdzisław Dudzik, Barbara Okrasowa, Edmund Osiński** i **Urszula Śliwak** z Biura ZG APRL oraz **Florian Gajewski, Tadeusz Kern, Tadeusz Kassner, Janusz Stachowicz, Jerzy Rachwał, Stanisław Rejak. Marian Wiejak** i **Czesław Żydek** z Aeroklubu Lubelskiego.

*

● **NASTĄPIŁA** zmiana na stanowisku przedstawiciela „Aerofłotu" w Polsce. Na miejsce dyr. Nikołaja Czernyszewa, który wyjechał do ZSRR, przybył do naszego kraju i objął placówkę warszawską „Aerofłotu" **Wiktor Utkin.**

*

● **MINĘŁO** 10 lat, od kiedy Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu rozpoczęła produkcję na licencji radzieckiej samolotu An-2. Ten typ samolotu, liczący sobie już 20 lat, produkowany jest obecnie w Mielcu w 6 wersjach, transportowej, transportowo - pasażerskiej, spadochronowej, sanitarnej, rolniczej i wodnej. Mieleckich An-2 wyeksportowano dotychczas za granicę ponad 4 tysiące sztuk.

*

● **KONIŃSCY** górnicy wysunęli projekt zlokalizowania na hałdach pokopalnianych lotniska cywilnego dla potrzeb lotnictwa sportowego i sanitarnego.

*

● **MUZEUM.** Lotnictwa w Krakowie wzbogaciło się o nowe nabytki. Muzeum Techniki NOT w Warszawie przekazało śmigłowiec odrzutowy „Trzmiel". Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych — samolot Li-2, a Politechnika Warszawska — silniki lotnicze.

*

● **PILOCI** Krakowskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego wykonali w latach 1955 — 1970 ponad 15 tysięcy lotów w służbie zdrowia; wylatali w tym okresie około 14 tysięcy godzin i przewieźli blisko 10 tysięcy chorych.

OSTRY START

HENRYK KUCHARSKI

W jedną z niedziel, w czasie trwania szybowcowego obozu szkoleniowego w Zielonej Górze, organizowanego jak co roku przez miejscowy Aeroklub Ziemi Lubuskiej i Związek Młodzieży Socjalistycznej, na lotnisko przybyli rodzice i opiekunowie najmłodszych pilotów. Tradycyjne już odwiedziny i tym razem pozwoliły rodzicom poznać warunki i sprzęt, jakimi dysponują ich pociechy w czasie lotniczych wakacji. Bezpośrednie spotkanie z kadrą instruktorów i opiekunów przekonały ich, że swoje dzieci oddali w dobre ręce. Pobyt rodziców na starcie był z kolei dla dziewcząt i chłopców okazją do zademonstrowania własnych umiejętności lotniczych. Samodzielny lot na oczach zebranych był powodem szczególnej dumy dla młodych pilotów i ich rodziców. By szczęście było pełne, zaproponowano rodzicom loty pasażerskie na tych samych szybowcach, na których szkoliły się ich dzieci. Emocji było wiele, jako że dla większości ojców i matek lot „Czaplą" był pierwszym w życiu oderwaniem się od ziemi. Zdarzyło się, że po zrezygnowaniu rodziców jednego ze szkolonych chłopców z lotu szybowcem, „honoru" rodziny musiała bronić babcia. Zachwycona powietrzną przejażdżką żałowała jednocześnie, że z lotnictwem nie miała możliwości zetknąć się w czasie swojej młodości. Podczas wspólnego obiadu na lotnisku, a później długo jeszcze w domu, wspominano i chwalono lotnicze wakacje, jedną z najpiękniejszych form spędzania wolnego czasu przez młodzież.

☆

Podczas tegorocznych wakacji lotniska wszystkich aeroklubów w Polsce rozbrzmiewały gwarem nowo szkolonych pilotów szybowcowych. Ponadto w większości aeroklubów pierwsze skoki z samolotu wykonywali najmłodsi spadochroniarze. W sumie kilkaset młodych chłopców i dziewcząt, uczniów liceów i techników z całego kraju, spędziło swoje wakacje na lotnisku. Poza wypoczynkiem i opalenizną, jakie daje blisko dwumiesięczny pobyt na zielonej murawie, ze swych pierwszych lotniczych wakacji wynieśli także wiele niecodziennych wrażeń, nowych przyjaźni i ogrom młodzieńczej radości. Jak mogą się bowiem nie cieszyć, skoro poznali osobiście smak lotnictwa i nauczyli się latać samodzielnie, skoro zdobyli pierwsze umiejętności lotnicze w powietrzu i przekroczyli początkowy ale niezwykle ważny próg wtajemniczenia lotniczego. Przez najbliższą zimę będzie co wspominać. Pierwsze, pełne emocji loty za wyciągarką z instruktorem na szkolnej „Czapli", potem loty samodzielne na tym szybowcu, kończące się uzyskaniem III klasy pilota szybowcowego, dające prawo do noszenia w klapie odznaki z trzema mewkami. I zaraz potem dalszy szczebel wtajemniczenia: loty dwusterowe za samolotem na bardziej doskonałym „Bocianie" oraz samodzielne pilotowanie jednomiejscowej „Muchy-100". Wreszcie smak pierwszych wyczynów w postaci warunków do srebrnej odznaki szybowcowej (lot czasowy trwający 5 godzin, przewyższenie 1 000 m i przelot 50 km), czyli nowa okazja do rywalizacji i kolejna szansa wykazania swoich zdolności i umiejętności.

I chociaż tylko nielicznym udało się uzyskać trzy warunki do srebrnej odznaki, wszyscy obiecują wrócić na lotnisko w przyszłym roku. Do zdobycia, oprócz srebrnej, pozostały jeszcze odznaki złota i diamentowa, a także wyczyny zawodnicze. A to oznacza m. in. długie przeloty i wielkie wysokości na tak doskonałych szybowcach jak „Pirat", „Foka" i inne. Niezależnie od wyczynu szybowcowego przed najmłodszymi dzisiaj szybownikami stoją otworem wszystkie rodzaje lotnictwa. To właśnie oni mają teraz prostą drogę do latania na samolotach czyli do lotnictwa wojskowego i cywilnego, w tym sportowego, komunikacyjnego, sanitarnego i gospodarczego. Tak więc oprócz możliwości wyżycia się w sporcie lotniczym stoi przed nimi szansa zdobycia atrakcyjnego pod każdym względem **zawodu pilota**.

☆

Wybiegliśmy nieco naprzód, tymczasem chcemy pisać o podstawowym szkoleniu lotniczym w aeroklubach. Od razu podkreślić należy, że rok bieżący przyniósł w tym względzie istotne, korzystne zmiany jakościowe. Można mieć nadzieję, że tegoroczna działalność Aeroklubu PRL, wspierana organizacyjnie przez ZMS, ZMW i ZHP, w zakresie szkolenia podstawowego będzie kontynuowana, co w konsekwencji powinno już w najbliższym czasie zapewnić dostateczną ilość młodych i właściwie przygotowanych kandydatów do lotnictwa sportowego i zawodowego.

W czym tkwią te pozytywne zmiany? Zacznijmy od początku. Analiza dotychczasowego cyklu szkolenia szybowcowego i spadochronowego wykazała, że wskaźniki selekcji wyszkoleniowej na etapie szkolenia podstawowego były bardzo niskie. Było to tym bardziej zaskakujące, że niemal wszyscy kandydaci rozpoczynający szkolenie podstawowe kończyli je. Niestety, tylko znikomy procent wyszkolonej podstawowo młodzieży kontynuował w następnych latach dalsze szkolenie i uprawiał sporty lotnicze. Okazało się, że przyczyny tego niekorzystnego zjawiska tkwiły w niedostatecznej wstępnej selekcji kandydatów oraz w niechęci instruktorów, i aeroklubów do eliminowania uczniów w trakcie szkolenia w powietrzu. Wynikało to głównie z dążenia do wykonania ściśle określonych planów **ilościowych** w zakresie szkolenia podstawowego, nałożonych na poszczególne aerokluby regionalne. Większość wyszkolonych otrzymywała przy tym minimum lotów (skoków), potrzebnych do uzyskania świadectwa III klasy wyszkolenia. Już w następnym sezonie okazywało się, że duża liczba wyszkolonych podstawowo rezygnowała z dalszego szkolenia, jako że małe zaawansowanie utrudniało im trening dochodzący w aeroklubie.

W związku z tym w 1970 r. obowiązywały nowe zasady kwalifikowania kandydatów do podstawowego szkolenia szybowcowego i spadochronowego a także odmienne zasady planowania i rozliczania aeroklubów w tym zakresie.

Kandydatów na szkolenie lotnicze w 1970 r. szukano już jesienią 1969 r., przede wszystkim w miejscowościach, z których jest dogodny dojazd do aeroklubów. Selekcją kandydatów zajmowali się bezpośrednio instruktorzy lotniczy danej specjalności. Podstawą tej selekcji były wywiady środowiskowe w szkole i organizacjach społecznych oraz u rodziców. Na szkolenie przyjmowano kandydatów wykazujących się dobrymi postępami w nauce, mających przygotowanie ogólnosportowe, cieszących się dobrą opinią (ważną rolę odegrały na tym etapie koła lotnicze i modelarnie). Kolejnym etapem selekcji były badania lekarskie w miejscowych poradniach. Ich pozytywny wynik był podstawą do kierowania kandydatów na specjalistyczne badania lotniczo-lekarskie. Równolegle prowadzono szkolenie teoretyczne, zapewniając tym samym kontakt młodzieży z aeroklubem przez jesień i zimę.

Zakładając z góry naturalną selekcję, nie zobowiązywano jednocześnie aeroklubów do wykonania planów ilościowych. Określono tylko ilość grup szkolonych w danym aeroklubie (grupę stanowiło 8-12 uczniów), a nie ilość wyszkolonych pilotów czy skoczków. Szkolenie praktyczne i uzupełniające teoretyczne przeprowadzono w zasadzie na 6-tygodniowych turnusach skoszarowanych podczas wakacji. W niektórych aeroklubach obozy wakacyjne poprzedzono szkoleniem dochodzącym, a dla wielu, szczególnie najzdolniejszych pilotów, przedłużono wakacyjne zgrupowania. Wszystkim zapewniono trening dochodzący do końca sezonu.

Wszystko to zapewniło młodym pilotom i skoczkom zdecydowany start i wysokie zaawansowanie początkowe, które jest niemal gwarancją, że młodzież ta wróci w komplecie na lotnisko wiosną przyszłego roku. Dla przykładu, najmłodsi szybownicy mieli praktyczne możliwości zdobycia srebrnej odznaki i niektórych uprawnień wyszkoleniowych do II klasy. Oznacza to, że zdobyli m. in. uprawnienia do lotów holowanych i







16-letnia Wanda Srokowska, uczennica warszawskiego liceum im. Mikołaja Reja, należy do najzdolniejszych spośród szkolonych podstawowo na szybowcach w b.r. dziewcząt i chłopców. Widzimy ją na serii zdjęć, jak przed samodzielnym lotem na „Musze-100" uważnie słucha wskazówek instr. Aleksandra Murawskiego. Z miny nietrudno wywnioskować, jak wiele radości daje jej lotnictwo.

OSTRY START

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

termicznych, wykonali po kilkaset lotów i wylatali po kilkadziesiąt godzin. Natomiast w latach poprzednich niemal regułą było zaledwie 20 samodzielnych lotów na „Czapli" i nalot rzędu kilku, a najwyżej kilkunastu godzin. Wyszkolona w bieżącym roku młodzież powinna w komplecie w roku przyszłym zdobyć licencję pilota lub skoczka.

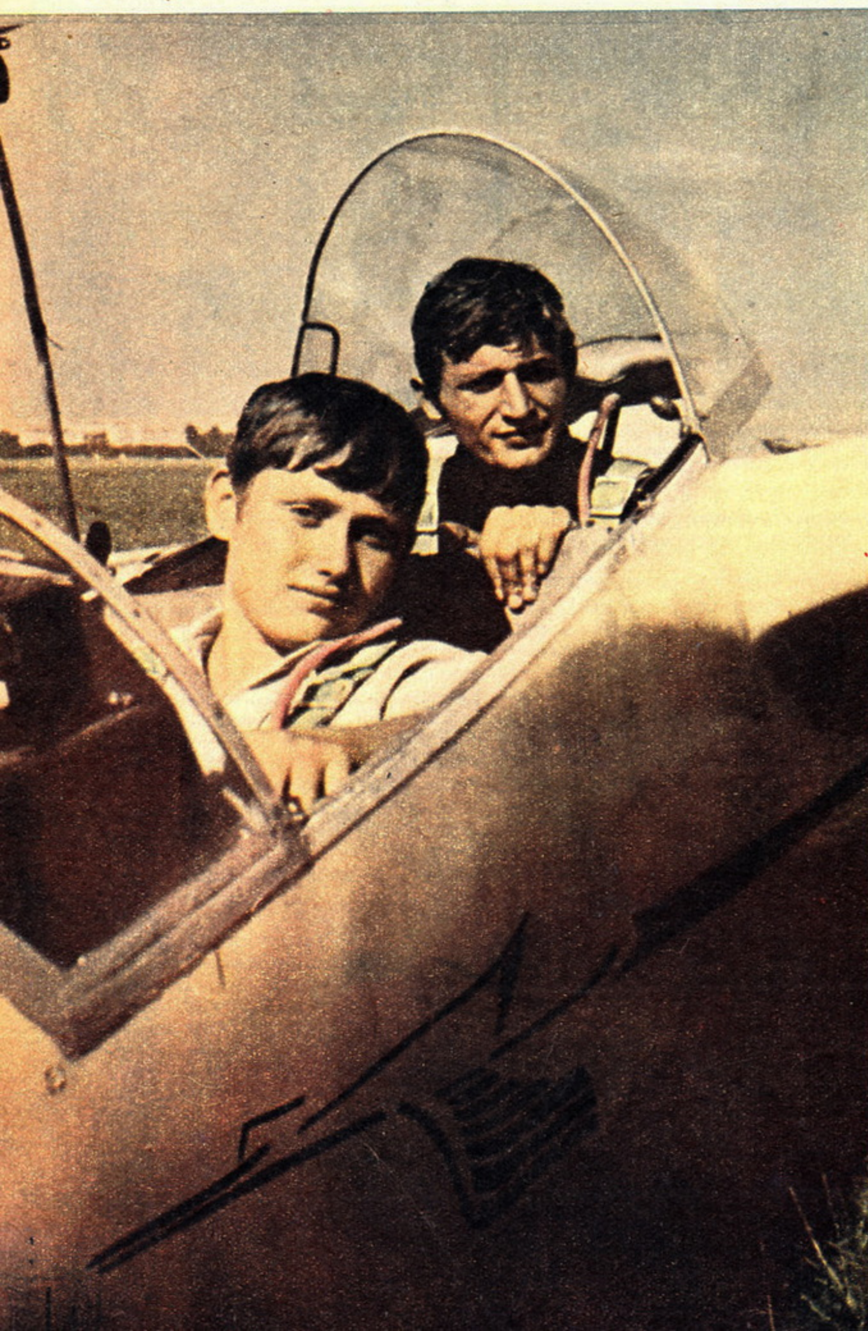
Podkreślić należy, że zgodnie z założeniem 20-25 procent szkolonych w bieżącym roku stanowiły dziewczęta.

Kilkaset wyszkolonych w bieżącym roku chłopców i dziewcząt stanowić będzie bazę kandydatów do lotnictwa zawodowego, (wojskowego i cywilnego) i sportu lotniczego. Jeśli uświadomimy sobie, że nowo wyszkoleni mają zaledwie po 16 — 17 lat, to śmiało można powiedzieć, że przy utrzymaniu dotychczasowego tempa szkolenia i postępów będą oni mogli już za kilka lat spełniać zadania, na jakie liczy nasze lotnictwo.



Lotnicze wakacje to wiele niecodziennych wrażeń, nowych przyjaźni i ogrom młodzieńczej radości.
Zdjęcia autora (7), rysunek W. Fuglewicza

Najmłodszy chyba aktualnie pilot szybowcowy kraju, 14-letni Maciej Urbański z Aeroklubu Warszawskiego, już podczas szkolenia podstawowego wykazał wiele talentu i niezwykle szybko osiągał kolejne szczeble wtajemniczenia lotniczego. Widzimy go w kabinie „Bociana" z instr. Wojciechem Mozdyniewiczem.

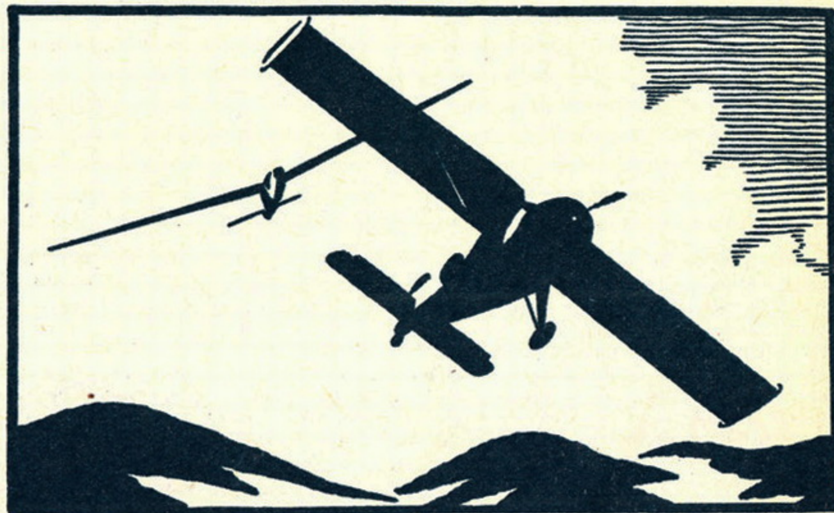


Tegoroczne doświadczenia mówią, że nie brakuje młodzieży garnącej się do lotnictwa. Ba, wielu chętnym musiano odmówić szkolenia w powietrzu. Szanse na takie szkolenie mieli tylko najlepsi z najlepszych. Za sterami nie było miejsca dla słabych w nauce, mających skłonności do „rozrabiania" czy nie wykazujących właściwych postępów w trakcie szkolenia. Konkurencja była ostra, ale ci, którzy pozostali, rokują nadzieję na przyszłość.

I jeszcze kilka obserwacji. Zwracała uwagę łatwość przyswajania sobie przez młodzież wiedzy lotniczej i szybkie postępy w szkoleniu. Opinia instruktorów jest na ogół zgodna: mamy zdolną, o wysokiej kulturze ogólnej i technicznej młodzież. Młodzież ta chętnie poświęci się lotnictwu zawodowemu, bądź sportowemu, pod warunkiem jednak, że zagwarantowane jej zostaną szybkie postępy i osiągnięcie w możliwie najkrótszym czasie wytkniętego celu. Do młodzieży tej nie przemawia odwoływanie się do dawnych, „dobrych czasów", kiedy to harowało się przez cały dzień na lotnisku, żeby wykonać jeden 30-sekundowy skok szybowcem. **Inna jest dziś młodzież, inne są czasy, inne powinny być też możliwości sprzętowe oraz metody szkolenia i postępowania z młodymi pilotami.** „Mowa" do młodzieży musi być krótka i treściwa, a szkolenie intensywne i gwarantujące postępy.

Tegoroczne szkolenie świadczy, że Aeroklub PRL zdaje sobie dobrze z tego sprawę. Niewątpliwie jeszcze wiele można by usprawnić. Samej metodzie należy jednak przyklasnąć.

Sukcesy w szkoleniu podstawowym nie mogą oczywiście dać precyzyjnej odpowiedzi na pytanie: ilu dzisiaj wyszkolonych szybowników zasiądzie za kilka lat za sterami samolotów wojskowych czy cywilnych? A odpowiedź byłaby niezwykle istotna dla lotnictwa, szczególnie zawodowego. Jej brak zmusza do podjęcia ryzyka szkolenia wstępnego o wiele większej ilości ludzi niż ich docelowe zapotrzebowanie. Właściwe metody poszukiwania kandydatów na pilotów (jak i każdego innego rodzaju specjalistów) już na etapie wstępnym stwarzają jednak większe szanse znalezienia odpowiednich kandydatów do lotnictwa zawodowego i sportowego. Naprzeciw temu zapotrzebowaniu wychodzi właśnie Aeroklub PRL. Tegoroczne lotnicze wakacje kilkuset dziewcząt i chłopców są tego najlepszym dowodem.





NA WYSOKIM BRZEGU DUNAJCA



Ileż czaru kryje w sobie modelarstwo!



Próba własnych możliwości. Niżej: Wielka atrakcja — spotkanie z szybownikiem Aeroklubu Tatrzańskiego. Zdjęcie z prawej: Kierownik obozu Stanisław Wojtas i jego wdzięczni słuchacze.

Już po raz czternasty najmłodsi entuzjaści lotnictwa — członkowie Kół Lotniczych — spędzali lato pod namiotami. Kiedy w wielu aeroklubach regionalnych odbywa się szkolenie podstawowe i lotniczy trening, zaś praca z młodzieżą w Kołach i Lotniczych Drużynach Harcerskich schodzi na drugi plan — inaczej dzieje się w Aeroklubie Bielsko-Bialskim.

Z jego to inicjatywy i przy poparciu władz oświatowych Powiatowej Rady Narodowej, które dają oprócz środków finansowych cenną pomoc kadrową, organizuje się od lat obozy lotnicze w najpiękniejszych zakątkach Podkarpacia. Umiejętne łączenie atrakcyjnego programu lotniczego z planową akcją czynnego wypoczynku młodzieży daje bardzo dobre rezultaty i przynosi pełne sukcesy wychowawcze.

Pod wytrawnym, fachowym kierownictwem najmłodsi członkowie Kół Lotniczych doznają wspaniałych przygód życia obozowego, zdobywając jednocześnie podstawową wiedzę lotniczą. Dzięki tej właśnie młodzieży tętni potem żywym rytmem praca w Kołach, a kierownictwo Aeroklubu Bielsko-Bialskiego nie ma problemów z doborem na szkolenie lotnicze kandydatów o sprawdzonych dobrze zainteresowaniach.

O popularności tego rodzaju akcji władz oświatowych PRN i Aeroklubu Bielsko-Bialskiego świadczy najlepiej fakt, że ilość zgłoszeń przewyższa możliwości organizatorów. Dlatego pobyt na obozie lotniczym jest nagrodą dla najlepszych w nauce i lotniczej działalności.

Wzorowa organizacja życia obozowego — to zasługa niezmordowanych działaczy Aeroklubu Bielsko-Bialskiego: STANISŁAWA i HELENY WOJTASÓW. Organizacja lotniczego lata znajduje wysokie uznanie władz oświatowych PRN, dzięki czemu lato obozowe ma przed sobą dobre perspektywy.

Jak młodzież spędza czas na obozie (tuż obok lotniska Aeroklubu Tatrzańskiego), niech powiedzą zdjęcia zamieszczone na tej stronie.

BRONISŁAW ARABSKI
Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI







SZYBOWCOWY WESTERN

TADEUSZ REJNIAK **(8)** **Korespondencja własna z USA**

EMOCJE OSTATNICH DNI

CHYBA się trochę ponad miarę rozpisałem. Już spadochroniarze wrócili ze swoich wrześniowych mistrzostw świata w Jugosławii i mój szanowny imiennik — red. Malinowski zechce zapewne dać z nich też relację, a tu w Skrzydlatej wciąż jeszcze o Teksasie. Żeby nie wystawiać cierpliwości Czytelników na zbyt ciężką próbę, postaram się nieco streścić.

Ostatnie trzy dni mistrzostw świata w Marfie były pełne latania. W poprawiających się z dnia na dzień warunkach pogodowych rozegrano trzy kolejne konkurencje. Były to:

1 lipca, dla obu klas wspólny przelot docelowo-powrotny długości 263 km: Marfa — Pecos — Marfa,

2 lipca, dla klasy otwartej — trójkąt o obwodzie 527,5 km: Sierra Blanca — Fort Stockton — Marfa, zaś dla klasy standard — 466 km przelotu docelowo-powrotnego po trasie Marfa — Odessa — Marfa,

3 lipca, dla obu klas trasy trójkątne, z tym że dla otwartej długości 450 km: Sierra Blanca — Ardoin — Marfa, a dla klasy standard 484 km: Van Horn — Pecos — Marfa.

Tak jak stopniowo poprawiała się pogoda i rosły z dnia na dzień wznoszenia oraz ich pułap, tak też potęgowało się napięcie zawodów. Dobiegały mety, więc piloci finiszowali — rzucali na szalę wszystkie swe możliwości, w tym także możliwości szybowców na których latali. W przelotach prędkościowych różnice doskonałości płatowców mają szczególnie dużo do powiedzenia. I o ile w klasie standard ten ostry finisz przyniósł nam poprawę sytuacji w klasyfikacji ostatecznej, o tyle w klasie otwartej „Cobra-17" musiała niestety zejść z trzeciej pozycji, na którą się wepchnęła przelotem odległościowym szóstej konkurencji. Wyprzedziły ją jeden AS-W12 i jeden „Kestrel-19" — przedstawiciele konstrukcyjnej arystokracji tej klasy. Ale po kolei:

W pierwszym z tych trzech końcowych dni dobrą formą błysnął Janek Wróblewski. Uzyskał drugi czas dnia, odrabiając 24 punkty na swym głównym rywalu, liderze mistrzostw — Reichmannie. Franek Kępka utrzymał swoje status quo, to znaczy czwarte miejsce w klasyfikacji łącznej. Natomiast Edek Makula zjechał o dwa miejsca w tabeli, ale przed nim — na czwartej pozycji był Anglik Burton, z różnicą zaledwie jednego punktu przewagi. To dawało szansę skutecznego ataku, mobilizowało do walki.

I proszę sobie wyobrazić, co się dzieje — taka sytuacja, jak pamiętam, nie miała chyba precedensu: następnego dnia, na długim, bo ponad 500-kilometrowym trójkącie, obaj rywalizujący ze sobą zawodnicy przeżywają na trasie bardzo ciężkie chwile, mają kryzysy, które omal nie kończą się lądowaniem. Edek jest w gorszym położeniu, gdyż boryka się z trudnościami sam — nie ma partnera lotu. Anglików jest w klasie otwartej dwóch — Burtona asekuruje Delafield. Pomimo tego „Cobra-17" przychodzi na metę wcześniej. Po 6 godzinach i 18 minutach morderczego lotu Edek wysiada z kabiny zmęczony, ale szczęśliwy. Anglików jeszcze nie widać, dochodzą wieści, że niedaleko lotniska, na krytycznie małej wysokości, poniżej szczytów gór, ratują się rozpaczliwie żaglowaniem na mizernej zboczówce. Są jednak świetnie usposobieni — wychodzą z tego impasu i obaj osiągają lotnisko. I tutaj sensacja dnia: Burton ma dokładnie, co do sekundy ten sam czas przelotu co Edek — 6 godzin i 18 minut! Po siedmiu konkurencjach wyprzedza go więc nadal, znów tylko jednym punktem przewagi! To się nazywa dramat i zarazem piękno sportu. To jest zaciętość rywalizacji! — Ach! gdyby „Cobra" Edka, jak ASW Burtona, miała te 47 jednostek doskonałości... Może wtedy różnica w klasyfikacji byłaby większa niż jeden punkt i... może nie na korzyść Burtona? Nie brnijmy jednak w rozważania co by było, gdyby...

U naszych standardowców w tym dniu miał coś do powiedzenia Franek Kępka. Poleciał ostro, z nerwem i chociaż przez większą część trasy siedziało mu na ogonie kilkanaście konkurencyjnych szybowców, zdołał uzyskać czwarty wynik dnia, osiągając atakowany od dłuższego czasu cel: w klasyfikacji łącznej przeskoczył wyprzedzającego go dotąd Camerona z Nowej Zelandii, plasując się na trzeciej pozycji, za Jankiem Wróblewskim. Ten ostatni miał poważne kłopoty na początku trasy. Spadł na 300 metrów i już szykowałem się do wyjazdu z wozem transportowym, bo wydawało się, że Janek będzie musiał lądować w terenie. Wyszedł jakoś z tego, lecz stracił tyle czasu, iż postanowił powtórzyć start lotny. Z dość znacznej odległości cofnął się nad lotnisko, ale pomimo tego nie zdołał już wypracować czołówkowej prędkości przelotu.

I wreszcie dzień trzeci — ostatni dzień zawodów. Nad taśmą startu lotnego prawdziwy kontredans: piloci smakują warunki, droczą się ze sobą, zwodzą wzajemnie — co któryś wyskoczy do przodu, pociągając za sobą innych, to zaraz wraca znów na lotnisko i wyczekuje stosowniejszej do odejścia chwili. Nalatują taśmę startu lotnego po kilka razy. Z naszych jedynie Edek ruszył na trasę z pierwszego nalotu. Janek miał jeden „negative start", więc Franek solidarnie zawrócił z nim razem i z powtórnego nalotu odszedł z lotniska minutę po Wróblewskim. A na trasie współpracowali ściśle, lecąc prawie cały czas w zwartym zespole. Pomagało im to oganiać się od rywali, których znów cały rój podążał ich tropem. Zastosowali taktykę obrony nieustannym atakiem. Jechali na pełny gaz. Zamysł powiódł się całkowicie — oblecieli trójkąt z doskonałą prędkością i wpadli na metę prawie jednocześnie, omalże w szyku. To był ładny obrazek i piękny finalny big beat naszych pilotów w Marfie. Jeszcze dziś, jak najlepsza muzyka brzmi mi w uszach chrapliwy głos radiostacji:

— Three eight good finish! — i zaraz, tym samym tchem: — Three seven good finish!

To był naprawdę dobry finisz. Przyniósł Frankowi drugie, a Jankowi trzecie miejsce w tej konkurencji.

Edek poleciał też doskonale. Wyżyłował „Cobrę" i siebie do dna, uzyskując bardzo dobry jak na możliwości szybowca — siódmy czas dnia. Przez dłuższą chwilę byliśmy nawet przekonani, że w klasyfikacji ostatecznej wywindował się na czwartą pozycję, że sforsował ten nieszczęsny 1 punkt przewagi Burtona. Ze startu odleciał przecież za Anglikami, a metę osiągnął przed nimi. W istocie Delafield miał prędkość gorszą od uzyskanej przez Edka, ale Burton lepszą. Okazało się, że para angielska, czując nieustanne zagrożenie ze strony ambitnego Polaka, zastosowała koncertowy zwód taktyczny, na który mogła sobie pozwolić, dysponując szybowcami o większej doskonałości. Gdy Edek doszedł ich na początku odcinka trasy i wkrótce wyprzedził, Delafield przyhamował i zaczekał na kolegę, barwiąc mu kominy. Burton zaś wrócił chyłkiem na lotnisko, ponowił meldowanie i później już bez ryzyka, wspomagany przez partnera, dociągał stopniowo do Edka, powiększając posiadany zapas przewagi czasowej.

Taki udany trick zawodniczy nie może złościć konkurenta — przeciwnie, budzi uznanie. Anglicy wykazali, że „polską szkołę latania" opanowali nie gorzej od jej wynalazców. To miłe. Jeśli już bowiem nie można pokonać przeciwnika, gdyż dysponuje bronią większego kalibru, przyjemnie stwierdzić przynajmniej, iż jest on tej broni wart.

I TO BYŁ KONIEC ZAWODÓW

W zasadzie można by przerwać relację, bo najważniejsze się dokonało: z ostatniej punktacji mistrzostw Jan Wróblewski i Franciszek Kępka wynieśli medalowe — drugie i trzecie miejsce, Edward Makula nagrodzone dyplomem — piąte. Te bardzo dobre lokaty polskich reprezentantów pozwoliły mi znów (już po raz czwarty) przeżyć miłą sytuację szefa ekipy, który w dniu zakończenia mistrzostw zbiera gratulacje pod adresem polskiego szybownictwa. Między innymi miałem taką zabawną rozmowę:

Jeden z uczestników Kongresu OSTIV, związany uczuciowo, bo i narodowościowo z ekipą niemiecką (mniejsza o nazwisko), powiedział mi, że jest dumny z wyników swojej ekipy, gdyż wszyscy jej zawodnicy w końcowej klasyfikacji znaleźli się w pierwszej dziesiątce. Pogratulowałem mu tego sukcesu i dodałem skromnie, iż potrafię doskonale zrozumieć jego dumę, bo i mnie rozpiera podobna: wszyscy polscy piloci zmieścili się w pierwszej piątce! Na to replika: No tak, ale nas startowało czterech, a waszych tylko trzech. Wtedy ja: Owszem, lecz na przykład w South Cerney startowało nas też czterech i wszyscy zmieścili się w pierwszej czwórce, z mistrzem świata klasy otwartej na dokładkę. — Roześmieliśmy się obaj i dalszej licytacji nie było. Miałem przecież w zanadrzu jeszcze takie atuty jak trzech polskich zawodników na podium w Kolonii oraz dwa pierwsze miejsca Polaków w Junin.

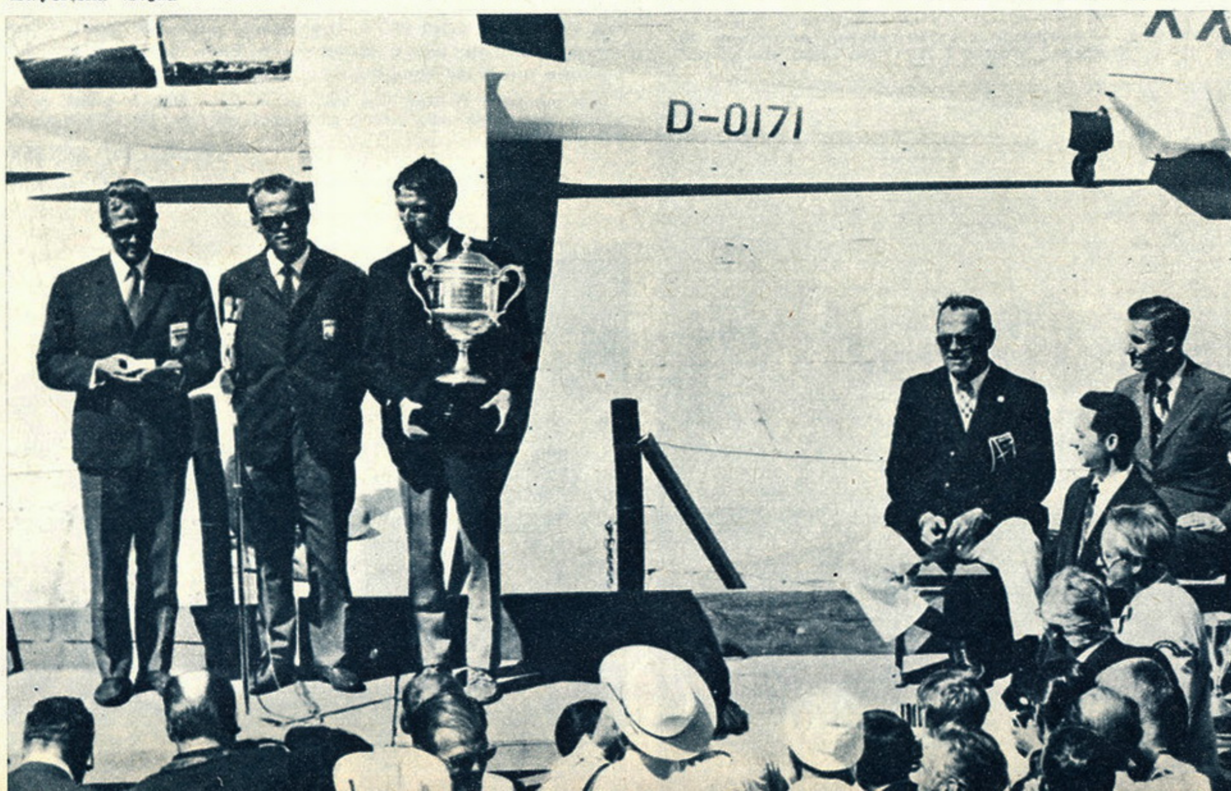
A propos zabawne wydarzenia: Dzień zakończenia mistrzostw wypadł w sobotę 4 lipca, a więc w największe narodowe święto Stanów Zjednoczonych. W związku z tym wszystkie sklepy i urzędy, w tym także urzędy pocztowe, nieczynne. A ja chcę właśnie z samego rana wysłać do Aeroklubu telegram, zawiadamiający o oficjalnych wynikach mistrzostw. Poradzono mi, żeby jechać do Marfy, bo jedynie w tamtejszym motelu istnieje możliwość nadania depeszy w święto. Pojechaliśmy więc z inżynierem Stafiejem, naszym delegatem na Kongres OSTIV. Znaleźliśmy motel, ale ani w recepcji ani gdzie indziej nic o telegramach nie wiedzą. Wreszcie ktoś nam wyjaśnia, że to nieporozumienie, że telegramy to tylko... w aptece. Zupełnie już zdziwieni idziemy do sąsiadującej z motelem „Pharmacy" i rzeczywiście — pan aptekarz prowadzi nas w drugi koniec ogromnego sklepu, gdzie za specjalnym biurkiem przekształca się w urzędnika pocztowego, daje nam odpowiedni formularz i zajrzawszy do taryfy opłat inkasuje należność za depeszę do Warszawy. Dziwne te teksaskie apteki. Wiedziałem już przedtem, że to coś pośredniego pomiędzy naszą drogerią, a sklepem gospodarstwa domowego, gdzie leków na półce widać wprawdzie niewiele, za to bogactwo innych towarów codziennego użytku. Ale żeby w aptece poczta?...

Co do samej ceremonii oficjalngo zakończenia mistrzostw, to przebiegała ona podobnie jak ta w dniu otwarcia. Nie było specjalnego, jak to się praktykuje w sporcie, schodkowego podium dla zwycięzców, lecz byli oni prezentowani na podwyższeniu, zajmowanym przez oficjalnych gości imprezy. W toku wręczania medali przewodniczący Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI — pan Gehriger błysnął — jak to on — dowcipem, wyrażającym uznanie dla naszych zawodników. Po przedstawieniu wśród czołówki klasy otwartej Edwarda Makuli i później wicemistrza klasy standard — Jana Wróblewskiego powiedział: A oto, proszę państwa, zdobywca medalu brązowego — Franciszek Kępka, trzeci z grupy Polaków, która dokonała szybowcowej inwazji na Teksas. Długie były brawa, wyrażające aplauz zarówno dla żartu, jak i dla Polaków. A w ogóle z przyjemnością mogę stwierdzić, że nasi piloci cieszyli się w Marfie dużą sympatią. Nie przesadzę, gdy powiem, że brawa jakie otrzymał Edek Makula za swoje piąte miejsce w klasie otwartej, były nie mniej huczne od towarzyszących nagradzaniu zwycięzców. To zawodnicy, piloci wyrażali uznanie. Oni wiedzieli najlepiej, jakim sukcesem było uplasowanie „Cobry-17" w ścisłej czołówce szybowcowych superorchidei.

Po oficjalnej ceremonii zakończenia mistrzostw był jeszcze wspólny obiad w hangarze na lotnisku, w czasie którego radości przeplatały się już z melancholią pożegnań. Żegnali się uczestnicy imprezy między sobą, żegnała nas mała, dzielna Maggie, o której wspominałem wcześniej, no i rozstawaliśmy się z Milą i Jerzym Ruśkiewiczami, których czekały znów trzy doby powrotnej drogi do New Jersey. Po trzech tygodniach codziennej, serdecznej współpracy było i im i nam trochę smutno, że przestają już być członkami ekipy.

Po południu przewidziane były loty wymienne na zawodniczych szybowcach, lecz niewielu na nie było reflektantów. Trochę odstraszała cena — po 5 dolarów za hol, ale głównie wszystkim spieszyło się z wyjazdem. Lotnisko pustoszało w oczach. Na „Cobrach" polatali: Japończyk, Nowozelandczyk i miejscowy pilot, Jugosłowianin z pochodzenia — Taskovich, który jest właścicielem „Foki". Spróbowali te

Zwycięska trójka w klasie standard (od prawej: Helmut Reichmann z pucharem, Jan Wróblewski i Franciszek Kępka.



teksaskiej termiki Andrzej Kmiotek, Józek Dankowski i Janek Serafin. Ten ostatni piał z zachwytu nad „Cobrą" i najchętniej byłby jej w ogóle nie puścił do Polski. Niestety, trzeba było pakować, bo następnego dnia z rana umówione były wielkie samochody-platformy spedytora z Houston, który miał wysłać szybowce z powrotem do Gdyni.

Nie będę nużył Czytelników szczegółami naszych ostatnich godzin w Marfie, wspomnieć jednak warto o serdeczności, z jaką do końca dotrzymali nam wielce pomocnego towarzystwa Janek Serafin, Benek Sapyta i jeszcze dwaj inni przedstawiciele amerykańskiej Polonii. Panowie Kazimierz Dudzik i Tadeusz Tarczyński przybyli aż spod Nowego Jorku do Marfy, żeby popatrzeć na polskie szybowce, poznać zawodników, a później wykorzystać parę dni urlopu na wycieczkę do Meksyku. Tak jednak sympatycznie przylgnęli do ekipy, że zrezygnowali z Meksyku na rzecz pożegnania nas jeszcze przed samym startem do kraju. Z dostaniem się do Midland mieliśmy więc znow uproszczoną sprawę, bo odwoziły nas trzy samochody. Znalazło się miejsce również dla Wieśka Stafieja, który wracał z nami po Kongresie OSTIV.

To, że zdecydował się odwieźć nas Serafin, było wręcz oczywiste: ten szalony chłopak (dorosły chłopak — mniej wiecej w moim wieku) okazywał przez cały czas tyle nieposkromionej inicjatywy, tyle dla nas zrobił, iż byłoby prawie dziwne, gdyby sie zawahał przed nałożeniem drogi w powrocie do domu. Ale Sapycie bardzo już było pilno — rano nastepnego dnia musiał być w pracy. Pomimo tego i on także, niewyspany, zmęczony, bo do ostatniej chwili pomagał nam w załadowaniu szybowców, powiózł nas do Midland, żeby dopiero stamtąd. noca jechać do Roswell.

Pożegnania, jak pożegnania — zawsze troche rozklejaja. Ściskaliśmy sie mocno i bardzo serdecznie przed wejściem do samolotu, który nas wiózł do Houston. I wydawało sie, że w nastepne objecia wpadniemy dopiero przy powitaniu w kraju. Tymczasem...

Trener z poczuciem humoru — to duża rzecz, odnotowuję więc jego dowcip ku pokrzepieniu szybowniczych serc.

W trzy samochody ruszamy wkrótce spod hotelu. W przysłowiowym tempie kraju, w którym jesteśmy, zwiedzamy pobieżnie Houston — rozległe, w znacznej części parterowe miasto, które jeszcze przed 70-ciu laty było małą osadą, a dzisiaj jest blisko półtoramilionową metropolią teksaskiej nafty. Wieczorem lądujemy w domu państwa Pogonowskich. Ach, ta urocza polska gościnność. Rewanżujemy się za nią skromnie, bo tylko proporcem Aeroklubu, jest jednak przyjęty z dużą wdzięcznością i jako cenna pamiątka z kraju zostaje od razu zawieszony na poczesnym miejscu. W serdecznej atmosferze niepostrzeżenie mijają godziny nocnej rodaków rozmowy. Kiedy z atencją żegnani wracamy do hotelu, na sen nie zostaje wiele czasu.

CORAZ BLIŻEJ DOMU

Do Europy wracamy Boeingiem-707. Duży samolot i duże rozczarowanie, bo aż do Chicago „Pan American"... nie karmi pasażerów. Co młodszym, mającym zwiększone zapotrzebowanie na kalorie, zaczyna doskwierać głód. Regulaminowe przedstawienie stewardessy, która demonstruje użycie ratowniczej kamizelki na wypadek przymusowego wodowania samolotu, Franek Kępka kwituje słowami: Jak wpadniemy do wody, to najpierw zjem rekina. Nie wpadamy jednak, w związku z czym coraz bardziej tęsknimy do... PLL „LOT", z ich wspaniałą kuchnią na pokładzie. Bo tu podają nam wreszcie kawał zdrowotnie, czyli na pół surowo przyrządzonego wołu, a do niego noże, które niemowlętom mogłyby służyć za zabawki. Nawet masło ukroić nimi trudno, tak są tępe. Z wisielczym humorem ktoś — zdaje się ja — zauważa, że to pewnie dla bezpieczeństwa załogi...

Za to ze strawą duchową jest w samolocie znacznie lepiej. Kiedy zapada zmrok, stewardessy rozpościerają ekrany i z ukrytych pod sufitem kamer idzie pełnometrażowy, kolorowy film.



Astronauta Neil Armstrong (z lewej) gratuluje sukcesu Janowi Wróblewskiemu.
Zdjęcia: Archiwum Aeroklubu PRL

POLONIA CZUWA

Do Houston przylecieliśmy po południu, a samolot do Paryża — bo tym razem tędy wiodła droga do Warszawy — mieliśmy o pierwszej następnego dnia. Setnie zmordowani upałem, po dotarciu do hotelu tak bardzo łaknęliśmy ochłody, że na przykład ja dopiero po dłuższym poddawaniu się ożywczym strugom prysznica zauważyłem, iż wraz ze mną bierze kąpiel mój zegarek. Właśnie zdejmowałem go z ręki, gdy w pokoju rozdzwonił się telefon. Ociekający wodą, nastawiony na łamańce w języku angielskim, podnoszę słuchawkę i słyszę najczystszy polski głos kobiecy, który pyta mnie po nazwisku ,czy ja, to ja. Po chwili rozmowy wszystko się wyjaśnia: przebywający w Houston państwo Karoniowie dowiedzieli się, że przylatujemy, oczekiwali na lotnisku lecz w labiryncie portu jakoś się z nami rozmineli i teraz telefonicznie szukają nas po hotelach. Skrzyknęli znajomych spośród miejscowej Polonii, którzy radziby poznać i ugościć polskich szybowników.

Umawiam się, że przyjadą za pół godziny, ogłaszam alarm w ekipie i kiedy mocuję się ze skarpetą, która opornie wchodzi na wilgotną jeszcze nogę, przyglądający się mym usiłowaniom Józek Dankowski mówi z cicha pękł:

— Nic dziwnego, że krajowa za mała — stopa ci w Ameryce urosła.

Zmęczenie daje wprawdzie mocno znać o sobie, powieki trochę się kleją, ale jak tu spać, gdy na ekranie Liz Taylor! A noc tym razem krótka — lecimy przecież słońcu na spotkanie. Toteż równo z zakończeniem filmowej projekcji za oknami cieszy już oko niepowtarzalna kolorystyka nadatlantyckiej zorzy.

Po sześciu godzinach nad oceanem lądujemy w Irlandii, na lotnisku Shannon. I znów, po raz nie wiem już który, zastanawiam się w duchu, czy świat bez Polaków mógłby w ogóle istnieć. Spotykamy mianowicie liczną grupę sportowców z Kanady, którzy lecą do Szkocji na jakieś zawody. Wśród nich także reprezentacja szermierzy. No i kto jest główną podporą kanadyjskiej szabli? Oczywiście, wychowany na Sienkiewiczu rodak, o nie budzącym co do tego żadnych wątpliwości imieniu — Leszek. Z krótkiej rozmowy dowiaduję się, że korzystając z przylotu do Europy zaraz po zawodach wybiera się w odwiedziny do kraju.

Skok z Shannon do Paryża trwał krócej niż przedostanie się potem z paryskiego lotniska Orly na... paryskie lotnisko le Bourget. Perturbacje spowodował strajk części personelu „Air France". Za to na pokładzie naszego Ił-a zostaliśmy przyjęci szeroko rozwartymi ramionami. Przemiła załoga ulokowała nas w kabinie pierwszej klasy, czego — mam nadzieję — nie weźmie jej za złe dyrekcja PLL „LOT". Urocze stewardessy dwoiły się i troiły w okazywaniu troskliwości, udowadniając raz jeszcze, iż nie ma nic doskonalszego nad polskie dziewczęta (nawet jeśli są mężatkami). Wielce sympatycznym gestem powitał nas też dowódca samolotu — kapitan Nieciengiewicz. Z własnej puli potraktował ekipę lampką trunku, który — chociaż byliśmy jeszcze w powietrzu, nad francuską ziemią — nie pozostawiał cienia wątpliwości, iż jesteśmy już w kraju. A na Okęciu wzruszyło nas tyle oficjalne co serdeczne spotkanie przez władze Aeroklubu i licznych przyjaciół.

Tak więc dobrnęliśmy do Warszawy, a ja do końca reportażu. Trochę nawet żałuję, bo miło się pisze, gdy sam temat jest miły, zaś sukcesy naszych pilotów zaliczam zawsze do najmilszych tematów. Może więc powinienem był jeszcze wspomnieć o tym jak jeden z członków ekipy omal się nie spóźnił na samolot w Houston, gdyż w urodnej, miejscowej czarnuli imieniem Wanda znalazł wdzięczną słuchaczkę historii o polskiej królowej „co to nie chciała Niemca". Może należało też opowiedzieć jak inny z naszych chwackich junaków zacieśniał w Chicago międzynarodową przyjaźń z Meksykiem, reprezentowanym przez jego wyjątkowo ładną przedstawicielkę. Może... Nie, lepiej nie opowiem. Domowe władze pilotów mogłyby nie docenić patriotycznych pobudek tych poczynań i gotowe im robić wstręty z puszczeniem na kolejne mistrzostwa. A wielka byłaby szkoda, bo nasi szybownicy świetnie latają i dobrze reprezentują ojczyznę. Pod każdym względem.

KONIEC

WYNIKI VII KONKURENCJI

Klasa standard — Przelot docelowo-powrotny 263 km

1.	D. Reparon	Holandia	AS-W 15	94.8 km/h	1000 pkt.
2.	J. Wróblewski	Polska	„Cobra-15"	90,5 „	955 „
4.	T. Johannessen	Norwegia	„S/Cirrus"	89.0 „	939 „
4.	U. Bloch	Szwajcaria	AS-W 15	88.7 „	936 „
5.	H. Reichmann	NRF	LS-1	88.2 „	931 „
19.	F. Kępka	Polska	„Cobra-15"	83.1 „	877 „

Klasa otwarta — Przelot docelowo-powrotny 263 km

1.	W. Neubert	NRF	„Kestrel-22"	102.2 km/h	1000 pkt.
2.	A. Schubert	Austria	„Kestrel"	99.9 „	977 „
3.	W. Scott	USA	AS-W 12	96.3 „	943 „
4.	M. Mercier	Francja	AS-W 12	96.1 „	940 „
5.	H. Grosse	NRF	AS-W 12	95.4 „	934 „
24.	E. Makula	Polska	„Cobra-17"	84.8 „	830 „

Klasyfikacja po siedmiu konkurencjach

Klasa standard		Klasa otwarta	
1. H. Reichmann NRF	6723 pkt.	1. G. Moffat USA	6323 pkt.
2. J. Wróblewski Polska	6375 „	2. H. Grosse NRF	6196 „
3. A .Cameron N. Zel.	6202 „	3. M. Mercier Francja	6024 „
4. F. Kępka Polska	6102 „	4. G. Burton W. Bryt.	5983 „
5. W. Mix Kanada	6042 „	5. E .Makula Polska	5983 „

WYNIKI VIII KONKURENCJI

Klasa standard — przelot docelowo-powrotny 466 km

1.	H. Reichmann	NRF	LS-1	97.2 km/h	1000 pkt.
2.	H. Nietlispach	Szwajcaria	„S/Libelle"	96.5 „	993 „
3.	A. J. Smith	USA	LS-1	96.3 „	991 „
4.	F. Kępka	Polska	„Cobra-15"	95.6 „	984 „
5.	J. Kombert	Francja	WA-26	92.8 „	955 „
26.	J. Wróblewski	Polska	„Cobra-15"	83.5 „	859 „

Klasa otwarta — przelot po trasie trójkąta 527.5 km

1.	G. Moffat	USA	„Nimbus"	104.5 km/h	1000 pkt.
2.	M. Mercier	Francja	AS-W 12	104.4 „	999 „
3.	W. Scott	USA	AS1W 12	103.7 „	992 „
4.	W. Neubert	NRF	„Kestrel-22"	97.0 „	928 „
5.	H. Grosse	NRF	AS-W 12	93.9 „	899 „
15.	E. Makula	Polska	„Cobra-17"	83.6 „	800 „

Klasyfikacja po ośmiu konkurencjach

Klasa standard		Klasa otwarta	
1. H. Reichmann NRF	7723 pkt.	1. G. Moffat USA	7323 pkt.
2. J. Wróblewski Polska	7234 „	2. H. Grosse NRF	7095 „
3. F. Kępka Polska	7086 „	3. M. Mercier Francja	7023 „
4. A. Cameron N. Zel.	6985 „	4. G. Burton W. Bryt.	6784 „
5. W. Mix Kanada	6946 „	5. E. Makula Polska	6783 „

WYNIKI IX KONKURENCJI

Klasa standard — przelot po trasie trójkąta 384 km

1.	T. Johannessen	Norwegia	„S/Cirrus"	92,4 km/h	1000 pkt.
2.	F. Kępka	Polska	„Cobra-15"	92.2 „	998 „
3.	J. Wróblewski	Polska	„Cobra-15"	91.9 „	994 „
4—5.	W. Mix	Kanada	„S/Cirrus"	91.3 „	988 „
4—5.	R. Allemann	USA	„S/Libelle"	91.3 „	988 „

Klasa otwarta — przelot po trasie trójkąta 450 km

1.	G. Moffat	USA	„Nimbus"	107.8 km/h	1000 pkt.
2.	W. Scott	USA	AS-W 12	105.0 „	974 „
3—4.	G. Burton	W. Bryt.	„Kestrel-19"	103.8 „	962 „
3—4.	W. Neubert	NRF	„Kestrel-22"	103.8 „	962 „
5.	C. Labar	Francja	AS-W 12	102.7 „	953 „
7.	E. Makula	Polska	„Cobra-17"	97.4 „	904 „

KOŃCOWE WYNIKI MISTRZOSTW

Klasa standard		Klasa otwarta	
1. H. Reichmann NRF	8663 pkt.	1. G. Moffat USA	8323 pkt.
2. J. Wróblewski Polska	8228 „	2. H. Grosse NRF	8046 „
3. F. Kępka Polska	8084 „	3. M. Mercier Francja	7811 „
4. W. Mix Kanada	7934 „	4. G. Burton W. Bryt.	7746 „
5. A. Cameron N. Zel.	7912 „	5. E. Makula Polska	7687 „



Franciszek Kępka, przy swojej „Cobrze-15", przed startem do konkurencji.



Polska ekipa na lotnisku w Marfie.
Zdjęcia: Archiwum Aeroklubu PRL

SUPLEMENT DO „SZYBOWCOWEGO WESTERNU"

PIĘCIU WSPÓŁTWÓRCÓW MEDALI

Wielce Szanowny Redaktorze!

Przeczytałem drukowaną na łamach „Skrzydlatej" sążnistą relację z udziału polskiej ekipy w Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Marfie i mam pewną pretensję do autora reportażu. Opisał on bowiem dość szczegółowo przebieg i atmosferę mistrzostw, przytoczył trochę ciekawostek z imprezy, sporo miejsca poświęcił doznaniom zawodników i swoim własnym, zapoznał czytelników również z miejscowymi pomocnikami i sympatykami ekipy, lecz moim zdaniem stanowczo za słabo zaakcentował rolę i trud służby technicznej polskiego zespołu. Czyżby szczególnie ciężka i odpowiedzialna w Marfie praca tej służby nie zasługiwała na silniejsze podkreślenie?

Pod tymi słowami nie widnieje niczyj podpis, bo taki list w ogóle nie nadszedł. Piszę go jednak sam do siebie, powodowany odczuciem jakiejś winy, że o najbliższych mi współpracownikach z ekipy było w reportażu może trochę za mało. Relację z mistrzostw zdawałem w pewnym pośpiechu — zbliżał się termin urlopu, z nim wyjazd poza Warszawę, należało więc przed tym dojechać do ostatniej kropki sprawozdania. I dopiero, kiedy w przeddzień wyjazdu oddałem w redakcji końcowy odcinek mego reportażu, kiedy już na spokojnie zastanowiłem się czy zawarłem w nim wszystko co najważniejsze, doszedłem do smutnego wniosku, o którym wyżej. Toteż usilnie proszę, Drogi Redaktorze, zamieścić w „Skrzydlatej" tę korespondencję. Ślę ją już spoza granic kraju, lecz miałbym zepsuty urlop, spędzając go w świadomości, iż nie spłaciłem długu wdzięczności kolegom technikom i nie tylko technikom.

Co prawda rzecz to właściwie normalna, że na każdych mistrzostwach szybowcowych wszystkie wysiłki zespołu pomocniczego nastawione są na ułatwienie pilotom do maksimum ich ciężkiego, zawodniczego żywota, na umożliwienie zdobycia jak najlepszych wyników i kiedy wyniki te uda się osiągnąć, gloria opromienia ich głównych, bezpośrednich autorów, a więc zawodników. Udział w sukcesie służby pomocniczej pozostaje z reguły w cieniu. Nic w tym w zasadzie dziwnego, rzec można — taki etat. W końcu to właśnie zawodnicy grają pierwsze skrzypce zespołu, a cała jego reszta daje tylko tło dla jak najsilniejszego brzmienia tonów owych skrzypiec. Nie byłoby więc może nawet o czym mówić, gdyby nie fakt, że — jeśli już trzymać się muzycznych porównań — nasza orkiestra w Marfie składała się z samych wirtuozów. Mówię zupełnie poważnie. Każdy z członków polskiej ekipy był fachowcem najwyższej klasy, znającym na wylot swoje rzemiosło pomocnika pilota, w najszerszym pojęciu tego słowa. Mam na myśli nie tylko znajomość funkcji i zadań w ekipie lecz także ofiarność, z jaką były one wykonywane. Szczerze mogę powiedzieć, że ogromnie miło i po prostu nietrudno być kierownikiem zespołu złożonego z takich ludzi — przez duże L. Niech mi zatem będzie wolno raz jeszcze przypomnieć nazwiska kolegów, bez których ekipa nie byłaby ekipą i których udział w sukcesie zawodników jest może trudno wymierny ale niezaprzeczalny. Kogo wymienić na pierwszym miejscu? Nie sposób rozstrzygnąć — zasługi każdego w swoim zakresie są jednakowo wielkie. Niech decyduje alfabet:

JANUSZ BECKER, inżynier — szef techniczny ekipy. Zanim jeszcze było zdecydowane, że „Cobry" staną na starcie w Marfie, zanim rozpoczęły się finalne przygotowania, on pierwszy mozolił się nad harmonogramami prac technicznych i targał nerwy pilnowaniem terminów ich realizacji. A na mistrzostwach, w najgorętszych chwilach, gdy wraz z innymi ciężko pracował chociaż rtęć w termometrze muskała 40 stopni, potrafił jeszcze siebie i innych krzepić dobrotliwym uśmiechem: „Nie mogę sobie darować, że zapomniałem zabrać swetra — ciągle tutaj marznę".

JÓZEF DANKOWSKI — trener. Krótkie słowo, a ileż waży. Przecież to na niego, bezpośrednio po zawodnikach, spływa splendor uzyskanych wyników sportowych. Swoją główną pracę na rzecz ekipy wykonywał nie na mistrzostwach dopiero, lecz już dwa, pięć i więcej lat przed nimi. A w czasie samych mistrzostw też dwoił się i troił, żeby być zawsze tam gdzie czuł się potrzebny. I przy szybowcach do ostatnich chwil przed startem i potem z wozem transportowym na trasie — z ojcowską troską przeżywał każdą konkurencję. Nieba by przychylił swoim podopiecznym. I przychylał — czasami nawet dość gwałtownym ruchem. No, cóż — taki ma temperament, taką — pełną pasji dla sprawy rękę. Dobrą rękę — jak świadczą wyniki.

ANDRZEJ KMIOTEK, inżynier — de nomine zawodnik rezerwowy, de facto nieoceniony pomocnik pilota w każdej jego potrzebie. Któż inny jak nie on mógł znać te potrzeby lepiej — sam przecież jest pilotem-zawodnikiem równorzędnej klasy. Był duszą załogi naziemnej, która tworzył wraz z Januszem Beckerem i Benkiem Sapytą. Ich wóz przemierzył w czasie mistrzostw najwięcej kilometrów po drogach i bezdrożach Teksasu, wysyłany zawsze w najodleglejsze trasy. Nawiasem mówiąc, Andrzej — chociaż ojciec dzieciom — wieczny młodzian o niespożytej energii, był też głównym „wymyślaczem" naszych kryptonimów w rodzaju: Valentino — Laluś, czy Sierra Blanca — Częstochowa.

KAZIMIERZA MIKOŁAJCZYKA i MIECZYSŁAWA WILCZAKA nie potrafię wymienić oddzielnie. Ci uniwersalni mechanicy szybowcowi i nie tylko szybowcowi, to nierozłączna para, bez której nie wyobrażam sobie ekipy. Złote ręce i złote serce. Rzadko spotykana umiejętność, sumienność i ofiarność w pracy, łącząca się z podziwu godną pogodą ducha. Kiedy Kazik przygotował szybowiec do lotu, pilot mógł iść w powietrze bez cienia obaw. Kiedy w radiostacji, przyrządach pokładowych albo i w samochodzie coś nie funkcjonowało jak trzeba, zawsze można było liczyć na zaradność Mietka. To oni dwaj byli zawsze na lotnisku pierwsi przy szybowcach i zawsze ostatni od nich odchodzili. A kiedy po męczącym dniu wszyscy przewracali się na drugi lub na trzeci bok w zasłużonym śnie, w ich pokoju, w środku nocy rozlegał się dzwonek budzika, bo Mietek musiał jeszcze wymieniać akumulatory podłączone do prostownika, aby rano komplet radiostacji był w pełni sprawny.

I to już wszystko, Drogi Redaktorze, co chciałem dopowiedzieć do mej relacji z mistrzostw, żeby nie ziała luką przeoczenia. Niechaj te kilka słów będzie zapewnieniem, że mówiąc o mistrzostwach należy na równi z zawodnikami pamiętać i o wymienionych pięciu członkach zespołu, którzy w jakimś ułamku są także zdobywcami medali.

Zapożyczając języka kraju, z którego przesyłam niniejszą korespondencję, kończę tutejszym „hvala lepo" — bardzo dziękuję.

TADEUSZ REJNIAK



Janusz Becker



Józef Dankowski



Andrzej Kmiotek



Kazimierz Mikołajczyk

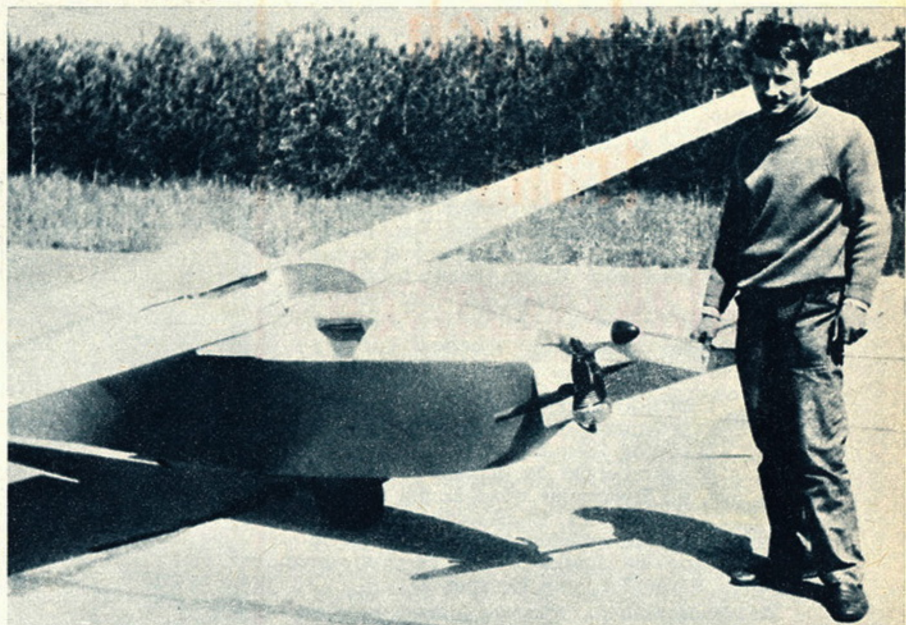


Mieczysław Wilczak

MOTOSZYBOWIEC AMATORSKI „WPE"



Szybowiec WPE w całej okazałości.



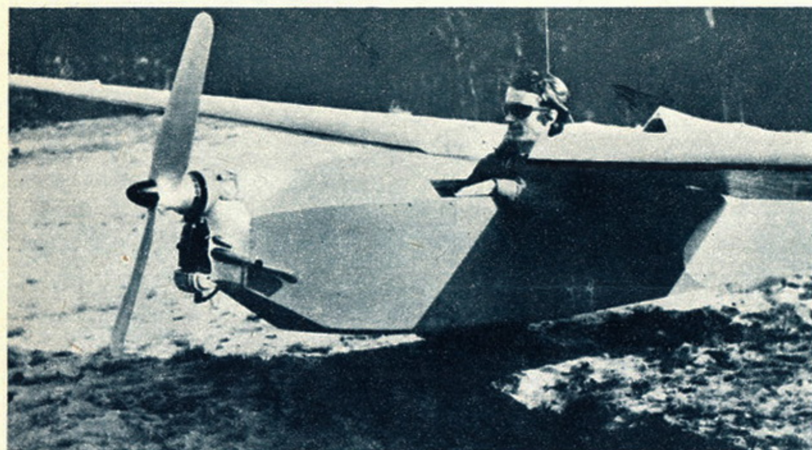
Piotr Wolsza przy motoszybowcu.

Dwudziestosześcioletni Piotr i dwudziestoczteroletni Edwarda Wolsza od wielu już lat marzyli o zbudowaniu prostego i taniego aparatu latającego własnej konstrukcji. Jako kilkunastoletni chłopcy rozpoczęli konstruowanie różnego typu modeli latających, zbierając spostrzeżenia na temat ich lotu i zachowania się w powietrzu.

Bracia Piotr i Edward Wolsza pochodzą ze wsi Rozgarty w powiecie toruńskim i tam w 1966 roku rozpoczęli realizację swojego zamierzenia. W zbudowanym przez siebie domku(!), na skraju wsi, zamienionym na „wytwórnię", przystępują do pracy. Domek postawili niedaleko lotniska Aeroklubu Toruńskiego. Później na pasie startowym lotniska przeprowadzą pierwsze próby ze swoim aparatem.

W lecie 1966 roku nastąpił pierwszy etap budowy. Konstrukcja powstawała głównie „na wyczucie". Wolszowie czerpali niektóre dane z ogólnie dostępnych publikacji fachowych, naginając je do własnych potrzeb. Szybowiec braci Wolszów był bez żadnych przyrządów pokładowych, osłony kabiny pilota i innych „dodatków". Nieskomplikowany w konstrukcji kadłub z wąską ławeczką dla pilota, proste skrzydła i usterzenie, klasyczny system sterowania, jednokołowe podwozie. Przede wszystkim konstrukcja miała być superlekka.

Wiosna 1967 roku szybowiec ze wsi Rozgarty został ostatecznie zbudowany. Rozpiętość skrzydeł wynosiła dziewięć metrów, długość kadłuba 5,20 metra, a ciężar własny — zaledwie 65 kg. Szybowiec został wykonany całkowicie z drewna i sklejki. Konstruktorzy pokryli skrzydła i usterzenie zwyczajnym prześcieradłowym płótnem, oklejając je dla większej szczelności... papierem pakunkowym. Kadłub w przedniej części obłożony sklejką, dalej — również płótnem i papierem. Konstruktorzy-amatorzy nazwali swoje dzieło „WPE" (pierwsze litery nazwiska i imion braci Wolsza).



Na chwilę przed startem.



Motoszybowiec WPE w locie.

Zdjęcia autora (4)

Do pierwszych prób w locie przystąpili w lecie 1967 roku. Start ich szybowca odbywał się następująco: 50-metrowa lina holownicza podczepiana była do motocykla marki „Junak". Na pewnej wysokości lina odpadała samoczynnie i szybowiec rozpoczynał samodzielny lot. Podczas tych pierwszych wzlotów (wysokość wahała się w granicach 10—20 metrów), Piotr Wolsza stwierdził, że aparat z niezwykłą łatwością i po bardzo krótkim rozbiegu unosi się w powietrze, nie wykazuje żadnych niebezpiecznych tendencji w pilotażu. Szybowiec „WPE" pokonywał odległość 800—1000 metrów, po czym następowało poprawne lądowanie.

Po wykonaniu kilku lotów holowanych, bracia postanowili wyposażyć swoją konstrukcję w silnik i przemienić ją tym samym w motoszybowiec. Kupili silniczek spalinowy o mocy 12 KM, do którego zastosowali własnej roboty śmigło, wystrugane z jednego kawałka drewna brzozowego. Po zamontowaniu silnika, ciężar własny aparatu wzrósł do 80 kg.

W czerwcu ubiegłego roku motoszybowiec amatorski „WPE" już o własnych siłach odrywa się od ziemi. Krótki lot na pułapie około 20 metrów, lądowanie i... przy kolejnym starcie — mała, na szczęście kraksa. Podczas rozbiegu Piotr Wolsza za bardzo opuszcza „nos" motoszybowca. Efekt do przewidzenia: drzazgi ze śmigła, drobne uszkodzenie przedniej części kadłuba i silnika.

Bracia Wolsza nie dają jednak za wygraną i pod koniec czerwca 1969 roku ich maszyna, po usunięciu usterek, może latać dalej. Do późnej jesieni ubiegłego roku motoszybowiec startuje jeszcze wielokrotnie, łącznie przebywając w powietrzu prawie pięć godzin. Piotr Wolsza wykonywał lot po kręgu, ślizgi, skoki, płytkie i głębokie zakręty. Bracia skrzętnie gromadzili wszelkie spostrzeżenia i uwagi odnośnie zachowania się aparatu.

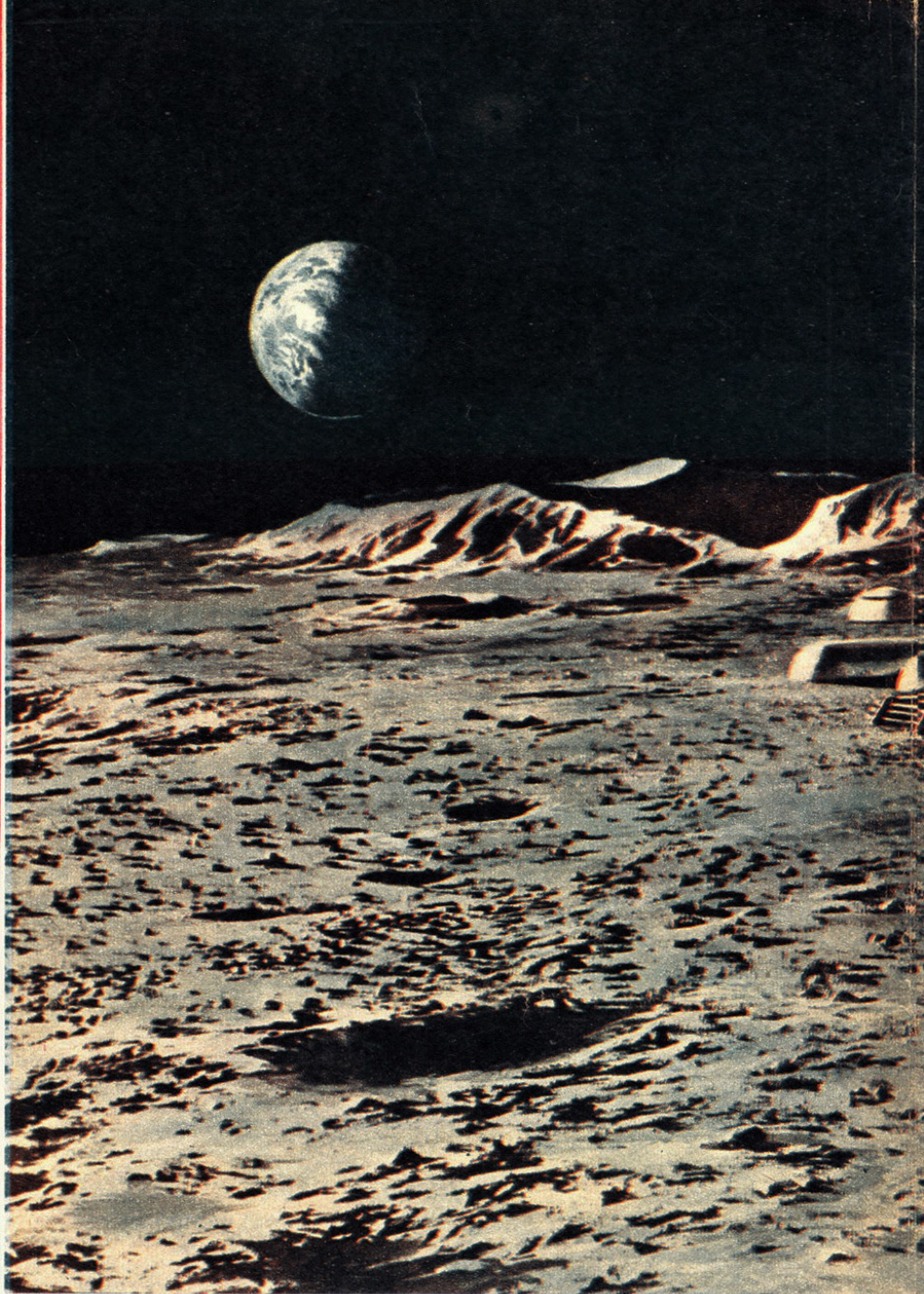
Motoszybowiec „WPE" już nie istnieje. Przetrwał tylko na fotografiach. Został (prócz silnika) porąbany na kawałki i spalony. Nie był to żaden akt rozpaczy. Po prostu bracia Wolsza potraktowali go jako prymitywny, przejściowy aparat amatorski potrzebny do zebrania pewnych doświadczeń. Piotr Wolsza wylatał na nim swoje i na tym koniec.

W niedługim czasie bracia Wolsza przystępują do budowy amatorskiego motoszybowca, zupełnie nowej konstrukcji, własnego pomysłu. Będzie to maszyna z dwubelkowym kadłubem, wyposażona w silnik pchający o większej mocy, charakteryzująca się bardzo małym ciężarem własnym. Ten aparat będzie już posiadał niezbędne przyrządy pokładowe, osłonę kabiny, pasy bezpieczeństwa itp.

ANDRZEJ MAĆKO



Dobrze i źle o lotach trans-galaktycznych



ODCISK dużej stopy w skafandrze — przypieczętował w pyle księżycowym triumf Ziemian, symptomatyczny dla naszej epoki. To dopiero początek drogi. Stwarzając nowe środki techniczne — człowiek, istota nade wszystko ciekawa świata, nie omieszka wyzyskać ich aż do oporu. Gdzie się spotka z tym zdecydowanym oporem Natury? I... czy się spotka?

Aż do naszych dni ojczysta planeta była kosmicznym więzieniem; dlatego każdy lud tworzył legendy o śródniebnych podróżach, zrodzone z romantycznych tęsknot wyrwania się w rozległy, nieskończony przestwór.

Na razie sytuacja jest optymistyczna. Za 10 lat planuje się lądowanie na Marsie, później na Merkurym, na księżycach Jowisza. Można ufać wykonalności tych zamierzeń — póki mowa o układzie słonecznym. Podróż do Plutona nawet rakietą użytkującą paliwo chemiczne potrwa tam i z powrotem kilkanaście lat

Co później?

Przestrzenie Wszechświata zalega ogromna, nieobjęta wyobraźnią pustka. Nieraz mówimy, że Ziemia jest pyłkiem w Kosmosie — a zaraz dodajemy, iż takich pyłków są miliardy i tryliony. Zgoda. W samej tylko naszej Galaktyce mamy około 150 miliardów gwiazd, z których jedna, niczym szczególnym nie wyróżniającą się, stanowi Słońce. Gdybyśmy jednak model gwiazdy pomniejszyli do rozmiarów muchy — to kilka owadów fruwających nad Polską odpowiadałoby gęstości rozmieszczenia gwiazd. „Reszta jest milczeniem".

Współczesne poglądy kosmogoniczne sugerują, że znaczna ilość gwiazd tworzy, na szczeblu swojej ewolucji, układy planet. Tych globów nie możemy jednak wykryć żadną metodą badawczą. Świecą zbyt słabo światłem odbitym od swej gwiazdy-słońca, ponadto kąpią się w jej blaskach. Natomiast z zakłóceń grawitacyjnych w ruchu własnym gwiazdy odkrywa się tylko ciała duże, klasyfikowane raczej jako wystygłe składniki gwiazd podwójnych. Nawet gdyby były skrajnie wielkimi planetami — nie pasjonowałyby nas nadmiernie, gdyż na globach tak masywnych wykluczone jest życie typu ziemskiego, oddychające tlenem (białka zanurzone w wodzie). Są one bowiem w stanie przytrzymać również najlżejszy z gazów, co tworzy typ klimatu Jowisza czy Saturna: przeraźliwie gęsta atmosfera zawierająca wodór oraz jego związki (głównie metan i amoniak).

Zasadniczy kłopot tkwi jednak w czym innym.

Gdybyśmy nagle stwierdzili, że na Marsie bądź Wenus istnieje cywilizacja — już widzę szał przygotowań do rychłego odwiedzenia kosmicznych pobratymców. Natomiast jeśli odebralibyśmy sygnały radiowe od mieszkańców innego układu planetarnego (takie poszukiwania są w pełnym toku) — sensacja byłaby wprawdzie olbrzymia, ale skończyłoby się tylko na emocjach.

Powód? Najbliższą gwiazdę dzieli od nas szlak sto milionów razy dłuższy niż do Księżyca, a dziesięć tysięcy razy niż do Plutona. Dla porównania — ze Srebrnego Globu światło leci trochę ponad jedną sekundę, ze Słońca średnio 8 minut i 19 sekund, a od żadnej gwiazdy nie krócej niż 4 lata.

Określenie „najbliższa" oznacza tu coś zawrotnie dalekiego. Słaba pociecha, że przez teleskopy dostrzegamy ugrupowania gwiazd odległe parę miliardów lat świetlnych. Gdyby któraś z naszych sąsiadek w przestrzeni miała układ planetarny wart zbadania i uparlibyśmy się tam lecieć — przy dzisiejszych środkach technicznych podróż trwałaby ponad sto tysięcy lat.

Wymagałoby to podjęcia decyzji za kilka tysięcy tułaczych pokoleń mających urodzić się i umrzeć w drodze. Ponadto wielu uczonych sądzi, że przeciętna długość trwania poszczególnych cywilizacji naukowo-technicznych we Wszechświecie jest rzędu tylko dziesiątków tysięcy lat. Jeśli nawet ci przyrodnicy się mylą, względnie ludzkość okaże się szczepem wyjątkowo długowiecznym — niechybnie przejdzie ona w ciągu paruset tysięcy lat dogłębnie jakościowe przeobrażenia, których skali i kierunku w żadnym stopniu nie umiemy przewidzieć. Zarówno między technicznymi środkami badania materii, jak też psychiką reprezentantów dwóch tak odległych epok — nie byłoby chyba żadnych punktów stycznych. Plon ich wyprawy badawczej przekazany ludziom roku trzystotysięcznego (czy będą to jeszcze ludzie, w potocznym rozumieniu oraz z punktu widzenia systematyki biologicznej?) można porównać z naszą ciekawością spotkania człowieka neandertalskiego, który, w jakiś sposób przerzucony pomostem czasu nad przepaścią minionego tysiąca wieków, mimiką i bełkotem zwierzałby się nam z wrażeń i zadziwień.

Podczas tak przerażająco długiej podróży międzygwiezdnej — również w obrębie małej grupki ludzi szczelnie odizolowanej od ich macierzystego (i w ogóle jakiegokolwiek) społeczeństwa, skazanych wyłącznie na siebie, wytworzyłyby się kompleksy zgoła nie przeczuwane, bez porównania trudniejsze i bardziej dramatyczne niż w jakichkolwiek warunkach odosobnienia na Ziemi. Wiodłyby one najprostszą drogą do patologicznych odchyleń uniemożliwiających wyprawie spełnienie jej zadań i powrót. Jest także niezwykle mało prawdopodobne, aby żadne z tych mnogich pokoleń kosmicznych wędrowców nie doznało jakiejś sytuacji awaryjnej (uszkodzenie statku, niebezpieczna choroba psychiczna) — tak groźnej, że załoga nie uporałaby się z nią.

Szeroko dyskutowane jest inne rozwiązanie problemu. Niebawem postępy medycyny pozwolą zamrozić astronautów na okres bardzo długi. Automatycznie przebudzeni z hibernacyjnego letargu — zbadają upatrzony układ planetarny jakiejś gwiazdy, po czym znowu w charakterze zlodowaciałych, pozornie zmumifikowanych ale



jednak żywych ciał spoczywających w kriokapsułach, spędzą tysiące lat powrotnej drogi. Niektórzy badacze żywią obawy, czy nie nastąpi tu „przerwanie psychiki", tj. niezauważalna, zasadniczo niemożliwa do ustalenia śmierć osobowości zamrożonego na korzyść przebudzenia się nowej, innej jednostki ludzkiej, dysponującej pamięcią swego poprzednika. Mimo pozorów absurdalności — w tym oraz w innych aspektach rozważa się wnikliwie ten problem z pozycji medycyny, filozofii, prawa.

Tak powolna podróż do gwiazd byłaby możliwa już teraz, jeśli pominąć astronomiczny koszt. Warto natomiast zastanowić się, jakie są perspektywy zbudowania pojazdu osiągającego gwiazdy np. w dziesięć lat.

Dyskutuje się rozmaite metody wiodące ku temu celowi. Kilkanaście lat temu dr Olgierd Wołczek przedstawił na jednym z Kongresów Astronautycznych opracowany teoretycznie projekt reaktora anihilacyjnego opartego na hipotezie amerykańskiego fizyka Carrolla, że przy oziębianiu do zera absolutnego struktura atomu przestaje istnieć: elektrony spadają na jądro atomowe, powodując przemianę materii substancjalnej w promieniowanie. Inni (np. prof. Sänger, inicjator pomysłu rakiet fotonowych jako takich) upatrywali źródło potężnej wiązki promieniowania w łączeniu się elektronów zwykłych z pozytronami. Efektem tego procesu nie jest jednak światło, tylko promieniowanie gamma — wyjątkowo przenikliwe, nie dające się skupiać, odbijać i kierować, a więc bezużyteczne do napędu rakiet.

Nawet dysponując dostatecznie potężnym źródłem promieniowania świetlnego, np. tzw. lampą jądrową — trudności dopiero zaczynają się piętrzyć. Napęd fotonowy tym się różni od chemicznego, że daje ciąg bardzo słaby, a silnik musi działać nie minuty (jak we współczesnych rakietach), lecz miesiące albo lata. Celem nadania tego słabego ciągu — trzeba wytworzyć strumień światła o ciśnieniu kilku atmosfer, czyli miliardy razy większy niż przy powierzchni żarówki. Niepodobna go jednak odbijać, używając zwierciadła ze szkła lub metalu, gdyż wyparowałoby ono natychmiast. Sytuację może uratować odpowiednio gęsta plazma rozgrzana do 150 tysięcy stopni. Dla utrzymania takiego zwierciadła plazmowego trzeba stworzyć niesamowicie potężne pole magnetyczne.

Radziecki fizyk K. Gilzin wpadł na pomysł statku fotonowego, w czasie lotu wykorzystującego jako „paliwo" znikome ilości pyłu i gazu obecne w przestworzach międzygwiezdnych. Uczony wyobraża sobie taki pojazd jako cztery płaszczyzny o powierzchni 1 km² każda. Wszelka napotkana materia substancjalna wciągnięta w lejkowaty otwór, po stłoczeniu przekształcona w promienie świetlne — daje odrzut rakiecie. Pomieszczenia z załogą i wyposażeniem ekspedycji znajdują się na przecięciu tych czterech płaszczyzn. Jednak z uwagi na olbrzymie rozrzedzenie materii pyłowo-gazowej na galaktycznych szlakach — ta metoda miałaby zastosowanie dopiero po przekształceniu w światło „paliwa" zabranego przez statek, teraz lecący już z prędkością relatywistyczną.

Dwaj inni radzieccy badacze — L. I. Guzdenko i L. A. Szelepin — zaproponowali oryginalne wyjście z trudnej sytuacji. Ich zdaniem najodpowiedniejszym źródłem napędu rakiety fotonowej będzie laser plazmowy. Idealnie ukierunkowany, niesłychanie wąski strumień światła nie wymaga tu stosowania jakichkolwiek zwierciadeł.

Statek międzygwiezdny musi zostać zmontowany w przestrzeni bądź wydźwignięty przy pomocy silników chemicznych albo nuklearnych. Strumień fotonów wycelowany w powierzchnię Ziemi paliłby bowiem całe kraje z odległości milionów kilometrów. Laser plazmowy, dający wiązkę wyjątkowo zbieżną, wzbudzałby zniszczenia nawet spoza układu słonecznego. Wymierzony w Słońce mógłby — jak sugeruje znany radziecki astronom J. S. Szkłowski — zapoczątkować tam proces analogiczny do wybuchu gwiazdy Nowej, co spopieliłoby Ziemię.

O tak szybkich pojazdach marzą fantaści wysyłający w powieściach całe flotylle do układów innych gwiazd; marzą także uczeni realizujący epopeję astronautyki.

Z teorii względności Einsteina wynika, że skoro statek rozwinie prędkość porównywalną z prędkością światła, zaczynają się dziać dziwne rzeczy: jego długość się skraca, masa wzrasta, oraz — co najbardziej nas obchodzi w tych rozważaniach — inny jest czas w pędzącej rakiecie, a inny tam skąd wystartowali. Astronauci mogą przeżyć np. 15 lat w drodze, podczas gdy na Ziemi upłynie stulecie. Im szybszy będzie lot ich pojazdu — tym większa przepaść epok rozgrodzi ich czas od czasu mierzonego w kosmicznej ojczyźnie. Mogliby powrócić nawet za miliardy lat, odcinając się nie tylko od ludzkości dawno już wymarłej, ale nawet zastając ojczystą planetę o klimacie zmienionym, już niezdatną do zasiedlenia. Błądzimy więc znowu przez peryferie absurdu.

Powrót po tysiącu lat wydaje się równie bezsensowny jak przemiana pokoleń w podróży. Wyprzedzenia w postępach wiedzy sprawią, że plon wyprawy okaże się prymitywny, naukowo bezwartościowy. Trudno też uznać za pożądane, aby grupa ludzi, nawet z własnej chęci i dla szczytnego celu, miała być narażona na wpadnięcie w inną epokę, do której nie potrafi się przystosować. Natomiast być może podejmie się kiedyś dramatyczną decyzję wysyłania ekip ochotników (mężczyzn i kobiet) powracających sukcesywnie, za tysiąc, sto tysięcy, milion lat — ale z innego względu: na wszelki wypadek, dla wskrzeszenia bytu ludzkości, gdyby ona zginęła z nieprzewidzianych powodów, a Ziemia nadawałaby się do zamieszkania tak samo jak dzisiaj.

Jeśli zrezygnować z zamrażania załogi, z przemiany pokoleń oraz z prędkości wydatnie rujnujących stabilność czasu — pozostałoby podróżowanie w skali połowy prędkości światła. Lot ku najbliższej gwieździe trwałby dziewięć lat w jedną stronę. Wtedy moglibyśmy zwiedzić układy zaledwie kilku gwiazd podobnych do Słońca, więc rokujących nadzieję spotkania na ich planetach warunków zbliżonych do naszych.

Na odleglejszy rekonesans nie starczyłoby życia ludzkiego.

Jak widzimy — problem wypraw transgalaktycznych nie jest łatwy do rozwiązania, nie jest skromny z pozycji wymaganych środków technicznych, a zarazem nie sposób go pominąć w jakichkolwiek futurologicznych rozważaniach rzutujących na przyszłość dalszą niż sto lat. Nasuwa on całą gamę przeróżnych nadziei, obaw, zastrzeżeń, na równi z przedstawicielami nauk ścisłych wciąga w orbitę swej barwnej mozaiki także humanistów, w największym stopniu — filozofów.

A jednak człowiek targnie się niechybnie na barierę nieosiągalnych gwiazd. Rozum i wola, romantyzm odkrywców, pasja poznania światów — pchnie nas na spotkanie największej przygody ludzkości.

ANDRZEJ TREPKA

SPORT SAMOLOTOWY

● **W szóstym z kolei**, międzynarodowym „Rajdzie Zegarów" w Szwajcarii (26 — 29 czerwca br.) brało udział 50 załóg 11 narodowości. Zwyciężył Austriak Senft, przed Jugosłowianinem Reiszpem i Niemcem (NRF) Pieperem.

● **56 załóg** wzięło udział w 6 Międzynarodowym Zlocie Gwiaździstym do Baden — Baden (NRF). Uczestnicy Zlotu mieli do wykonania szereg prób pilotażowych i nawigacyjnych. Zwyciężył Gerd Meier przed Beckiem i Neuer (kobieta). Wśród gości zagranicznych najlepszy był pilot jugosłowiański. M. Isaković z Belgradu. Osobną specjalnie premiowaną konkurencją był konkurs na najdłuższy przelot do Baden — Baden. Zwyciężyła tu załoga Kropp Krug, która na samolocie Piper „Twin Comanche" przebyła trasę długości 5 000 km startując z Afryki Południowej. Inny konkurs polegał na przeleceniu najdłuższej trasy do Baden — Baden, ale z lotniska macierzystego. Tu zwyciężyła załoga fińska, która przybyła z lotniska Jyräskylä odległego o 2 030 km. Na drugim miejscu w tej konkurencji znalazł się Jugosłowianin Isaković, który przebył trasę długości 1 102 km.

● **Tegoroczny** samolotowy rajd dookoła Francji (9 — 18 lipca) zakończył się zwycięstwem... aż trzech zawodników, sklasyfikowanych z równą ilością punktów na pierwszym miejscu. Są to: Brigitte Motte, Jean Bossy i Stanley Fleurot. W zawodach wzięło udział 50 pilotów, w tym 7 kobiet, z 45 aeroklubów francuskich. Poszczególne etapy, obfitujące w szereg zadań pilotażowych i nawigacyjnych, przebiegały następująco: Le Havre — Morlaix (338 km), Morlaix — Marmande (558 km), Marmande — Cahors (297 km), Cahors — Vichy (357 km), Vichy — Oyonnax (272 km), Oyonnax — Verdun (355 km) i Verdun — Toussus-le-Noble (363 km).

Tak, to rzeczywiście można nazwać rajdem!

● **Czechosłowacki** aeroklub Jihlava zorganizował samolotowe zawody nawigacyjne. Zwyciężyła załoga Fiala — Jeżek. Pilot Fiala, warto przypomnieć, brał udział w polskim rajdzie samolotowym dziennikarzy i pilotów, w br.

SPORT SPADOCHRONOWY

● **We Flensburgu** odbyły się, po raz pierwszy w NRF, spadochronowe mistrzostwa studentów. W mistrzostwach wzięło udział 20 zawodników. Program przewidywał skoki na celność lądowania z wysokości 1 000 m. Zwyciężył Werner Scherbaum, przed Wielandem i Laudamem. Skoki dokonywane były ze śmigłowca Bell UH-1D, wypożyczonego przez wojsko.

● **Po raz** czwarty rozegrane zostały, tym razem w Bruschal (Francja), międzynarodowe mistrzostwa spadochroniarzy wojskowych. Na starcie stanęły ekipy Francji, NRF, USA, Austrii, Brazylii, Hiszpanii. W skokach akrobacyjnych pierwsze miejsce zajął skoczek amerykański Schoepple, w skokach na celność lądowania Francuz Hardouin, w skokach kombinowanych Francuz Felix, w skokach grupowych na celność lądowania ekipa Austrii. W klasyfikacji końcowej zwycięstwo odniosła reprezentacja Francji, przed Austrią, USA, Brazylią, NRF i Hiszpanią.

● **W programie** XIV mistrzostw spadochronowych Powietrznych Sił Zbrojnych ZSRR znajdowały się: skoki z opóźnionym otwarciem spadochronu i wykonaniem figur akrobacji, pojedyncze i grupowe skoki na celność lądowania oraz skoki z przekazywaniem pałeczki sztafetowej. Zwycięstwo drużynowe odniosła reprezentacja środkowoazjatyckiego okręgu wojskowego. Mistrzem na rok 1970 został W. Burdukow, mistrzynią A. Diużniowa.

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **12 samolotów** zwiadowczych O-2A (wojskowa wersja dwusilnikowego samolotu dyspozycyjnego Cessna „Super Skymaster") otrzymał ostatnio Iran z USA. W lotnictwie amerykańskim znajduje się obecnie około 500 maszyn tego typu, jako samoloty zwiadowcze i łacznikowe, oraz do zadań specjalnych.

● **Zachodnioniemiecka** Luftwaffe zakupiła w amerykańskich zakładach North American Rockwell Division 18 małych samolotów bojowych OV-10A. Samoloty tego typu używane są w Wietnamie południowym do walki z partyzantami. Uzbrojenie samolotu składa się z czterech działek 20 mm, czterech karabinów maszynowych 7,62 mm i czterech rakiet.

● **W lipcu** br. lotnictwo austriackie otrzymało pierwszy z 40 zamówionych w Szwecji samolotów Saab-105-OE. Całość zamówienia ma być zrealizowana do końca roku 1972.

● **Sukcesywnie** nadchodzą do Hiszpanii zakupione we Francji samoloty Mirage-3E. W celu obsługi maszyn tego typu przeszkolono we francuskich zakładach Dassault 50 hiszpańskich specjalistów.

● **Budowane** od 21 lat brytyjskie bombowce odrzutowe „Canberra" znalazły ostatnio dobry przytułek... w Argentynie, która zakupiła większą ilość tego typu maszyn. Dotychczas zbudowano 1 400 samolotów „Canberra" (w tym 450 licencyjnie w USA i Australii).

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **Linie** lotnicze NRD, „Interflug", dysponują obecnie siecią szlaków komunikacyjnych o długości 50 tysięcy km. Najdłuższy szlak wiedzie z Berlina do Freetown (Sierra Leone) i Konakri (Gwinea) i wynosi 6 tysięcy km. Park maszyn „Interflugu" składa się z 24 samolotów: Ił-14, An-24B, Tu-134, Ił-18 i Ił-62. Samoloty „Interflugu" latają do Leningradu, Moskwy, Kijowa, Warszawy, Pragi, Budapesztu, Zagrzebia, Belgradu, Bukaresztu, Sofii, Tirany, Nikozji, Bejrutu, Damaszku, Bagdadu, Kairu, Chartumu, Algieru, Bamako, Freetown i Konakri. Zagraniczne placówki „Interflugu" znajdują się w 17 krajach. Największe samoloty „Interflugu" — Ił-62 latają obecnie na szlakach z Berlina do Moskwy i z Berlina do Sofii oraz na Bliski i Środkowy Wschód. W najbliższych planach dyrekcji „Interflugu" — leży włączenie do służby na szlakach międzynarodowych najnowszego samolotu z rodziny Tu — Tu-154.

● **Minister** Komunikacji NRD, dr Erwin Kramer, skierował do Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego ZSRR propozycję rozpoczęcia między Berlinem i Moskwą regularnych lotów kontenerowych przy użyciu samolotów An-12, ładowanych kontenerami EKT produkowanymi w NRD. W ZSRR powołana została komisja fachowców do opracowania technicznych szczegółów wprowadzenia w życie tego projektu.

● **W roku** 1970, ostatnim roku obecnej pięciolatki, samoloty „Aerofłotu" przewiozą 75 mln pasażerów, 1 520 000 ton frachtu i 370 000 ton poczty. Od kwietnia br. samoloty „Aerofłotu" latają regularnie do Malajzji i Kenii. Czynna jest również linia obwodowa Moskwa — Ankara — Stambuł — Sofia — Moskwa. Planuje się uruchomienie dalszych tras do Ameryki Południowej i Australii.

● **Od 1 października** br. samoloty Boeing-747 amerykańskich linii Pan American World Airways rozpoczną regularne loty z zachodniego wybrzeża USA, ponad wyspami Wake i Guam, do Azji południowo-wschodniej. Z San Francisco Boeingi latać będą codziennie do Sajgonu i cztery razy w tygodniu do Manilli na Filipinach.

● **Bułgarskie** linie „Bałkan" zawarły umowę z zachodnioniemiecką „Lufthansą", na mocy której każdego tygodnia samoloty obu towarzystw wykonują pięć lotów z Bułgarii do NRF i odwrotnie.

● **Sieć** linii „Air France" w końcu ub. r. wynosiła 386 400 km. Samoloty „Air France" docierały do 36 miast w 20 państwach. Liczba przewiezionych w ub. r. pasażerów wynosiła 5 630 080.

● **W Nepalu** używane są radzieckie samoloty Ił-14 i An-2.

PRZEMYSŁ

● **Pokazy** radzieckich samolotów i śmigłowców odbyły się dotychczas w 26 krajach. Demonstrowano 54 razy następujące typy maszyn: Ił-62, Tu-134, Tu-154, An-24 RT, Jak-40, Be-30, Mi-6, Mi-8 i Ka-26, w Algierii, Burmie, Indiach, Kanadzie, Iranie, Austrii, Norwegii, Szwecji, Syrii, Czechosłowacji, Tunezji, Finlandii, Polsce i innych krajach.

● **Pod nazwą** „Global Liner" amerykańskie zakłady Lockheed projektują czterosilnikowy samolot pasażerski, mogący przewozić 600 osób lub 59 ton ładunków na trasach międzykontynentalnych. Rozpiętość samolotu ma wynieść 60,65 m, długość 106 m, ciężar całkowity — 386 ton.

● **Japońskie** zakłady NAMC zbudowały nowy pasażerski samolot YS-33; jest to następca znanego i cenionego YS-11. Nowy samolot posiada 3 silniki odrzutowe, zabiera 116—149 pasażerów i przeznaczony jest do eksploatacji na trasach od 500 do 1 400 km. YS-33 posiada właściwości skróconego startu.

RUDI DAUM NA MISTRZOWSKIM PODIUM



UCZESTNIK dwóch polskich Rajdów Samolotowych Dziennikarzy i Pilotów, sympatyczny redaktor czasopisma „Unser Stahl" z Riesa (NRD), Rudolf Daum, miał ostatnio dobrą passę. Z okazji święta lotnictwa sportowego w NRD otrzymał honorową odznakę Aeroklubu NRD — w dowód uznania za popularyzację lotnictwa w społeczeństwie NRD, zaś w sierpniu zdobył — lecąc w załodze z pil. Maxem Skupinem — tytuł mistrza NRD w Mistrzostwach Samolotowych NRD.

Gratulujemy serdecznie!

Red. Rudolf Daum jest pilotem szybowcowym, trenerem najlepszego w NRD szybowcowego zespołu akrobacyjnego. Sam niedawno wykonał 4-tysięczny start na szybowcu. Podczas ostatnich międzynarodowych zawodów w akrobacji samolotowej w Magdeburgu pełnił funkcję kierownika centrum prasowego.

Komentując zwycięstwo w mistrzostwach samolotowych NRD, Rudi Daum powiedział m. in.: „Doświadczenia, jakie zdobyłem podczas rajdów samolotowych w Polsce, okazały się wprost nieocenione i pomogły mi w wywalczeniu zwycięstwa dla mej załogi". (z)

RÓŻNE

● **Minister** komunikacji NRF Georg Leber zarządził, aby zachodnioniemieckim pilotom sportowym, którzy bez zezwolenia dokonywać będą przelotów nad terytorium NRD, odbierać licencje, niezależnie od stosowania kar sądowych. Ma to na celu uniknięcie niepotrzebnych komplikacji międzynarodowych.

KTÓRE ŁADNIEJSZE

Jak bardzo zmienił się wygląd stewardess, mogą świadczyć powyższe dwa zdjęcia. Pierwsze pochodzi z roku 1930, drugie z 1970.
Zdjęcia: „Avia", Keystone

ODPOCZYNEK NA FARMIE

Oblatywacz brytyjskiego prototypu samolotu „Concorde", Barin Trubshaw, odpoczywa po locie na swej fermie w Surrey. Trubshaw jest b. pilotem RAF.





Efektowne zdjęcie pokazujące grupowy „nalot" trójki amfibii Canadair CL-215, zrzucających potężne ładunki wody. Maszyny te używane są do gaszenia pożarów lasu w Kanadzie.

Astronautyka i technika rakietowa

Jak wynika z doniesień prasowych, brytyjski sztuczny satelita ORBO, który miał wystartować na pokładzie pojazdu rakietowego „Black Arrow” z ośrodka w Woomera, nie osiągnął odpowiedniej prędkości i nie wszedł tym samym na orbitę Ziemi. Wszystkie trzy silniki napędowe poszczególnych stopni pojazdu działały sprawnie — nie rozwijając jednak niezbędnej mocy.

*

W USA rozpoczęto prace przygotowawcze związane ze startem statku „Apollo-14”, przewidzianym na dzień 21 stycznia roku przyszłego. Na statku poczyniono szereg zmian konstrukcyjnych i wyposażeniowych. Między innymi dodano trzeci zbiornik tlenu i baterię 40-amperową, poza tym zmniejszono ilość materiałów łatwopalnych.

*

W sierpniu astronauci wyprawy „Apollo-14” Shepard i Mitchel oraz zastępcy Cernan i Engle prowadzili trening geologiczny na „kraterze meteorytów” w Bawarii (NRF). Ukształtowanie skorupy ziemskiej jest tu niezwykle upodobnione do podłoża księżycowego.

*

Uwagę prasy fachowej na świecie przyciąga nowa radziecka wyprawa bezzałogowa na planetę Wenus. Niektórzy, powołując się na poprzednie loty sond międzyplanetarnych typu „Wenus”, przewidują, że nowa sonda nr 7 dotrze do celu w dniu 13 grudnia roku bieżącego.

*

Najnowszy sztuczny satelita Ziemi radziecki „Kosmos—360”, który umieszczony został w przestrzeni kosmicznej w dniu 20 sierpnia, osiągnął wysokość 318/209 km. Okrąża on naszą planetę w ciągu 89,5 minut.

*

Drugi brytyjski satelita telekomunikacyjny „Skynet—2”, przeznaczony do celów wojskowych, wyrzucony został dnia 19 sierpnia i miał być umieszczony na orbicie geostacjonarnej na wysokości 36 tys. km. Silniki satelity, które miały przeprowadzić ten manewr ostateczny, zawiodły. „Skynet—2” startował na pokładzie amerykańskiego pojazdu rakietowego typu „Delta” z bazy im. Vandenberga w USA. Warto podać, że satelita ten miał pełnić funkcje rezerwowe na wypadek uszkodzenia satelity „Skynet-1”, który umieszczono w Kosmosie w grudniu ub. r.

*

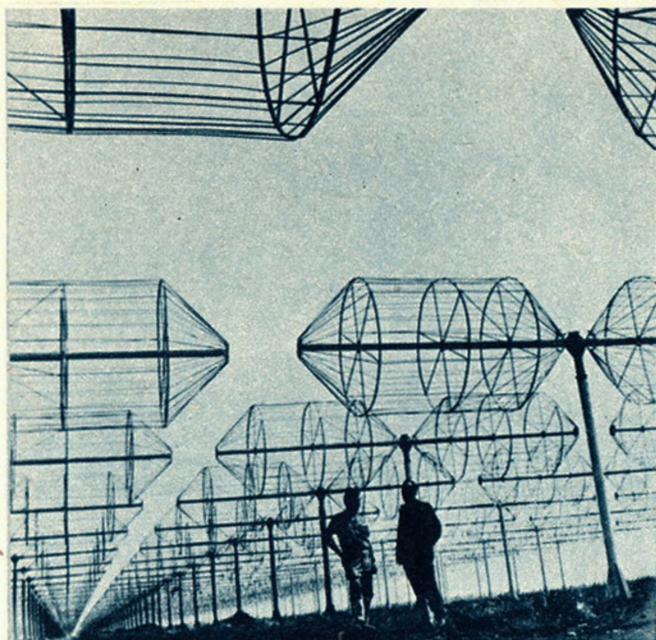
W roku 1972 przewidywane jest przez NASA umieszczenie satelity geostacjonarnego przeznaczonego dla celów meteorologicznych. Byłby to pierwszy satelita tego typu, który może być zapowiedzią dalszych, bardzo potrzebnych urządzeń ułatwiających człowiekowi pobyt na planecie Ziemia.

*

Ósmy i ostatni satelita telekomunikacyjny typu „Intelsat—3”, który wyrzucono w przestrzeń kosmiczną 23 lipca br., nie osiągnął zamierzonej wysokości i tym samym nie pełni swej funkcji. Straty wynoszą około 13 mln dolarów amerykańskich (5 mln dolarów kosztował start przy użyciu pojazdu „Thor — Delta”, a 8 mln sam satelita).

*

Według napływających informacji z Japonii, poważnym zmianom i skróceniom ulec ma narodowy program badania i wykorzystania przestrzeni kosmicznej. Rozpoczęte już prace zostały częściowo zawieszone, przede wszystkim ze względów ekonomicznych.



*

Pierwszy hinduski sztuczny satelita telekomunikacyjny ma nosić oznaczenia „Insat—1”, a start na orbitę ziemską przewidziany jest na lata 1974 — 1975. W związku z tym faktem niektóre czasopisma zachodnie wyrażają przypuszczenie, że wyrzucenia satelity mogą dokonać jedynie pojazdy rakietowe pochodzące z ZSRR lub USA. Na razie trudno przewidzieć, do którego z tych państw zwrócą się Indie.

*

Radioamatorzy z Australii, NRF i USA planują wspólnymi siłami budowę amatorskiego sztucznego satelity telekomunikacyjnego, który mógłby wystartować w Kosmos „przy okazji” jakiegoś większego przedsięwzięcia w roku 1971. Na przykład przy kolejnym starcie większego obiektu kosmicznego z dowolnego państwa.

*

Ostatnio podano do wiadomości datę startu amerykańskiej stacji orbitalnej typu „Skylab”. Ma on nastąpić w końcu roku 1972 lub na początku roku 1973.

*

W dniu 3 sierpnia przeprowadzono po raz pierwszy start spod wody pocisku rakietowego typu „Poseidon”, w który mają być uzbrojone okręty podwodne floty USA. Pocisk wyrzucono z pokładu okrętu „James Madison”. Dwustopniowy pocisk rakietowy „Poseidon” o masie całkowitej 30 ton wyposażony jest w wielozłonowe głowice z ładunkiem nuklearnym.

*

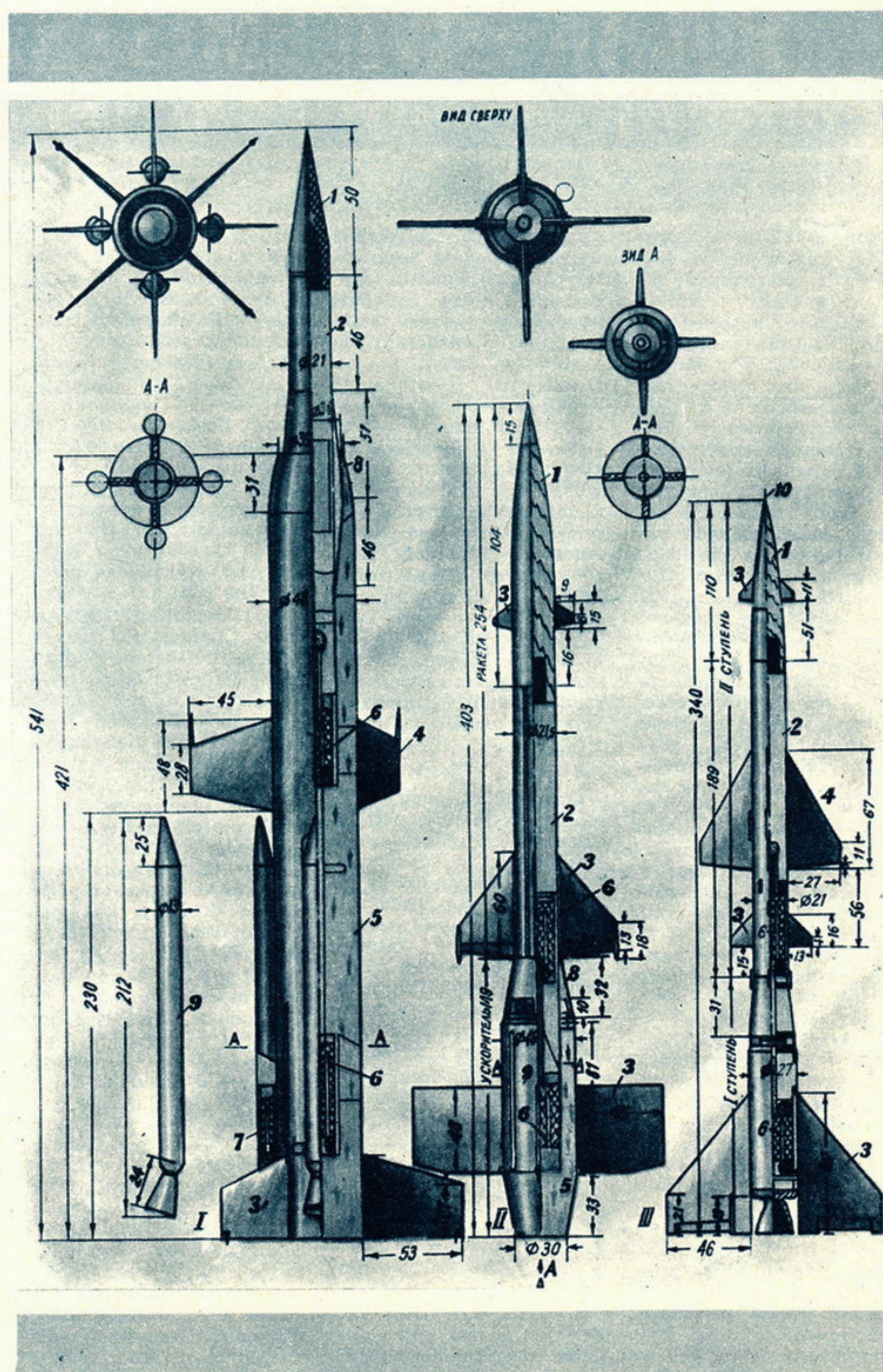
Pierwszy stopień pojazdu rakietowego „Europa” sprowadzono w lipcu do francuskiego centrum kosmicznego w Gujanie. Jak już informowaliśmy, start tej rakiety z satelitą „Symphonie” na pokładzie przewidywany jest w roku 1973.

Pociski rakietowe ZSRR

OBOK przedstawiamy oryginalne rysunki radzieckich pocisków rakietowych służących do zwalczania samolotów nieprzyjacielskich. Rysunki zaczerpnięto z miesięcznika „Junyj Tiechnik”, które to czasopismo podało plany jako podstawę do budowy odpowiednich modeli. Stąd też wymiary odnoszą się do opracowanych modeli napędzanych standardowymi silnikami.

Pocisk pierwszy z lewej zaopatrzony jest w cztery silniki rakietowe, służące jedynie jako pomoc przy starcie. Odpadają one po nadaniu odpowiedniej prędkości właściwemu pociskowi, który jest napędzany silnikiem odrzutowym przepływowym. Pocisk następny stosowany jest na okrętach do zwalczania celów powietrznych. A pocisk ostatni klasy ziemia-powietrze. Warto przypomnieć, że pocisk tego typu strącił w swoim czasie samolot szpiegowski Lockheed U-2 przelatujący nad terytorium radzieckim.

Zamieszczone rysunki umożliwiają porównanie charakterystycznych układów typowych pocisków oraz mogą stanowić materiał dokumentacyjny dla modelarzy przygotowujących modele redukcyjno-latające i inne na najbliższe zawody.





POLAK — WICEMISTRZEM

NA PIERWSZYCH MISTRZOSTWACH ŚWIATA MODELI SAMOLOTÓW

Tekst: ANDRZEJ TRZCIŃSKI **Zdjęcia: ZDZISŁAW SZAJEWSKI**

DECYZJA o zorganizowaniu w 1970 r. pierwszych Mistrzostw Świata Modeli Redukcyjno-Latających zapadła na dorocznej sesji CIAM w Paryżu w listopadzie 1969. Duże zainteresowanie tą dyscypliną modelarstwa w Polsce, znaczna w porównaniu z innymi krajami ilość rozgrywanych u nas imprez oraz czołowe miejsca zajęte przez naszych reprezentantów na zawodach międzynarodowych w Czechosłowacji w roku 1968, skłoniły Komisję Modelarstwa APRL do zaplanowania udziału polskiej ekipy w tych mistrzostwach. Postanowiono wysłać reprezentację jedynie w klasie modeli na uwięzi, gdyż modeli zdalnie kierowanych na razie u nas nie budowano.

Na podstawie wyników Mistrzostw Polski w r. 1969 wytypowano ekipę w składzie: Jerzy Ostrowski (Aeroklub Częstochowski), Jan Kuszilek (Aer. Krakowski) i Zbigniew Jurek (Aer. Opolski). W dniach 5—7 czerwca 1970 roku przeprowadzono w Krakowie pierwsze zgrupowanie treningowe reprezentacji w tym składzie, która pod koniec miesiąca wzięła udział w Kryterium Europy w Hradec Kralove w Czechosłowacji, zajmując tam — jak wiadomo — czołowe miejsca. Drugie zgrupowanie zorganizowano w Krakowie, w dniach 1—3 sierpnia. Okazało się, że Zbigniew Jurek nie zdążył przygotować modelu, który był przeznaczony do udziału w mistrzostwach, toteż został wycofany ze składu reprezentacji, a na jego miejsce wszedł zawodnik rezerwowy, Andrzej Umiński (Aer. Łódzki), który osiągnął największą z kolei punktację w eliminacjach do mistrzostw Polski w br. Ostatecznie zgłoszono do Anglii udział ekipy w następującym składzie: Jerzy Ostrowski z modelem De Havilland „Hornet", Jan Kuszilek z modelem Avro „Lancaster", Andrzej Umiński z modelem North American „Mustang". Kierownikiem ekipy został Zdzisław Szajewski z APRL. Wraz z ekipą udał się na mistrzostwa autor niniejszego reportażu, zaproszony przez organizatora do komisji sędziowskiej w klasie modeli na uwięzi.

★

Dnia 27 sierpnia rano ekipa nasza w pełnym składzie wjeżdża samochodami na teren rozgrywania Mistrzostw do Cranfield, w hrabstwie Bedford. Impreza odbywa się na terenie lotniska Wyższej Technicznej Szkoły Lotniczej. Zostajemy zakwaterowani w skromnie urządzonym lecz bardzo wygodnym internacie.

W piątek 28 sierpnia od rana wszystkie modele zostają wystawione, każdy na oddzielnym stoliku, w ogromnym prostokątnym namiocie na skraju lotniska. Możemy się wreszcie zorientować, z czym przybyli nasi konkurenci i jakie są nasze szanse przy ocenie technicznej.

Standard wykonania modeli jest z małymi wyjątkami niesłychanie wysoki. W klasie modeli redukcyjnych na uwięzi startują zespoły 5 krajów: Francji, Włoch, Polski, Stanów Zjednoczonych i W. Brytanii — łącznie 15 zawodników. Na ekspozycji rzuca się przede wszystkim w oczy doskonale wykonany model niemieckiego myśliwca z II wojny światowej, Focke-Wulf 190 G.3, wykonany przez Billa Harneya z USA. Dalej widzimy piękny kolorystycznie i również odtworzony model akrobacyjnego Zlina 526 A, wykonany przez Anglika Micka Reevesa. Jest i konkurent Kuszilka, drugi „Lancaster" Amerykanina dr. Lintona Keitha, nieco mniejszy od polskiego, ale za to z 4 „prawdziwymi" silnikami, podczas gdy Kuszilek ma 2 silniki elektryczne służące tylko dla efektu. Amerykański „Lancaster" robi wrażenie czyściej wykonanego i wierniej odtwarzającego kształty płatowca, podczas gdy polski bije go ilością detali w kabinach i wieżach strzelniczych. Francuz Claude Faix demonstruje bardzo efektowny model samolotu do zwalczania okrętów podwodnych — Breguet „Alize" z wciąganym podwoziem i hakiem do lądowania na lotniskowcach oraz z opuszczaną w locie „wanną" radarową. Oczywiście nie sposób tu wymienić wszystkich 15-tu modeli na uwięzi, nie mówiąc już o zdalnie kierowanych, które poziomem wykonania przewyższały modele uwięziowe. O godzinie 9 rozpoczęły pracę 2 komisje sędziowskie dla modeli na uwięzi i zdalnie kierowanych — dokonując oceny technicznej modeli.

Na pierwszy ogień poszedł Ostrowski ze swym „Hornetem". Ocena modelu trwała... prawie 1,5 godziny. Wynikło to z faktu, że punktowanie tego modelu było absolutnym debiutem sędziów: pierwsza ocena na pierwszych mistrzostwach świata w tej klasie modeli! Sędziowie musieli uzgodnić swe poglądy i metody pracy, ponadto model Polaka miał służyć za kryterium porównawcze dla modeli, które będą oceniane w dalszej kolejności. Model został niesłychanie skrupulatnie obmierzony i zbadany, przy czym, co jest rzeczą naturalną, wyszły na jaw wszelkie drobne niedokładności odwzorowania oraz braki w dokumentacji. W rezultacie model uzyskał zaledwie 864 punkty za wierność odwzorowania, co jak się później okazało ustawiło go aż na 8 pozycji w punktacji za wierność. Znacznie lepiej wypadła ocena za wykonawstwo, gdyż tu Ostrowski uzyskuje 941 punktów (3 pozycja). Ogólnie po ocenie technicznej Ostrowski ze swymi 1 805 punktami plasuje się na czwartej pozycji.

Kuszilek jest oceniony niżej, otrzymując 1 607 punktów, co daje mu 8 lokatę, gdyż komisja wykryła poważne odstępstwa od oryginału w miejscu łączenia centropłata z połówkami skrzydeł, jak też szereg niedopracowań w wykończeniu płatowca. Na szarym końcu plasuje się Umiński (14 lokata), ze swym mało zmechanizowanym „Mustangiem".

Podając punkty i lokaty wyprzedzam nieco fakty, gdyż o tym mieliśmy się dowiedzieć dopiero wieczorem, po zakończeniu całości oceny technicznej. Wróćmy na razie do toku pracy komisji. Zespół polski, jak wspomniałem, był oceniany z wyjątkową surowością dzięki fatalnemu wylosowaniu pierwszego numeru. Najwyższą ocenę otrzymał Focke-Wulf Amerykanina Harneya. Bardziej dyskusyjne były dwie następne lokaty Anglika Reevesa (Zlin) i Amerykanina Keitha („Lancaster"), których modele w niczym chyba nie ustępowały „Hornetowi" Ostrowskiego, lecz były oceniane znacznie później, gdy komisja stała się mniej skrupulatna w kontrolowaniu wymiarów i czas oceny jednego modelu skrócił się do ok. 20 minut. Podkreślić trzeba, że mimo pewnych niedociągnięć, wynikających z ułomności ludzkiej natury i nieuniknionych przy ocenie subiektywnej, sędziowie starali się być w maksymalnym stopniu sprawiedliwi i ani razu nie stwierdziłem np. faworyzowania zawodnika przez sędziego tej samej narodowości. Przy składzie 5

Powyżej: Ekipa polska w Cranfield. Od lewej: Ostrowski, Umiński, i Kuszilek. Poniżej: przedstawicielka redakcji „Flight", Ann Tilbury, ogląda model Kuszilka. Z lewej — p. Józef Tomankiewicz, opiekun naszych modelarzy na terenie Wielkiej Brytanii.



sędziów i odrzucaniu ocen skrajnych (najwyższej i najniższej) wszelkie rażące odstępstwa od ogólnej opinii sędziów nie mogły mieć zresztą żadnego wpływu na punktacje.

Dla informacji naszych modelarzy i sędziów warto chyba wspomnieć, na jakie elementy komisja zwracała uwagę. Otóż słaba i mało wyczerpująca dokumentacja z miejsca przekreślała szanse na wysoką punktację. Dotyczyło to zarówno konstrukcji modelu, jego szczegółów wewnętrznych i zewnętrznych jak też kolorystyki i oznakowania (konieczne są barwne zdjęcia lub rysunki). Duży wpływ na nastawienie sędziów miała forma przedstawienia dokumentacji. Niestety, nasi zawodnicy przedkładali luźny stos fotografii i rysunków, wśród których sędziowie musieli długo grzebać, aby znaleźć żądany detal, co na pewno nie wywoływało ich życzliwości. Rutynowani zawodnicy zagraniczni dostarczali dokumentację uporządkowaną w skoroszytach lub albumach według logicznej kolejności, a ponadto zaopatrywali ją nieraz w dowcipnie pomyślane skorowidze, umożliwiające momentalne odnalezienie zdjęcia czy rysunku każdego szczegółu samolotu. Obowiązywało też dostarczenie komisji przymiaru tak wyskalowanego, aby można było bezpośrednio kontrolować wymiary modelu i ich zgodność z pierwowzorem. Niestety, Kodeks Sportowy nie zamieścił wzorca takiego przymiaru. Doszło do paradoksalnych sytuacji, że zawodnicy (m. in. Polacy), którzy dostarczyli przymiary odpowiedniej długości i starannie wyskalowane, zostali pokrzywdzeni, ponieważ komisja mogła dokładnie skontrolować wymiary modelu i wykryć wszelkie odchylenia, czego nie można było łatwo zrobić w przypadku przymiarów zbyt krótkich lub błędnie wyskalowanych. Na przyszłość sprawa ta ma być uregulowana przepisami.

Gdy chodzi o detale modeli, to trzeba podkreślić, że znaczną stratę punktów za odwzorowanie silników powodowały części silnika, łącznie z cylindrem, wystające na zewnątrz osłony. Na przyszłość modele należy projektować tak, aby silnik modelarski był całkowicie ukryty w obrysie kadłuba czy gondoli silnikowej. Na tym Polacy stracili też sporo punktów, gdyż nie wiadomo skąd utarło się u nas przekonanie, że wystający cylinder, widoczne pokrętło iglicy gaźnika itp. nie powodują obniżenia oceny. Bardzo popłaca wszelka mechanizacja, jak chowane podwozie, wychylone klapy, ruchome wieżyczki, światła itp., dające dodatkowe punkty za pomysłowe rozwiązania detali zewnętrznych i wewnętrznych.

Gdy chodzi o wykończenie zewnętrzne, to nieodzowne jest zaznaczenie takich detali jak nity, łączenia blach, główki śrub itd. Malowanie musi być realistyczne. Modele kolorowe, wykończone „na wysoki połysk", przedstawiające się bardzo efektownie, otrzymywały często mniej punktów od malowanych matowo i szaro, lecz zgodnie z wyglądem ich pierwowzorów. Metoda pracy komisji polegała na wspólnym skontrolowaniu i omówieniu wszelkich aspektów i detali modelu, a po dyskusji każdy sędzia oddzielnie wypełniał kartę punktacyjną, stawiając punkty według swego uznania. Każdy zawodnik miał prawo osobiście zademonstrować wszelkie urządzenia swego modelu, jednakże ocena i dyskusja odbywała się bez jego obecności.

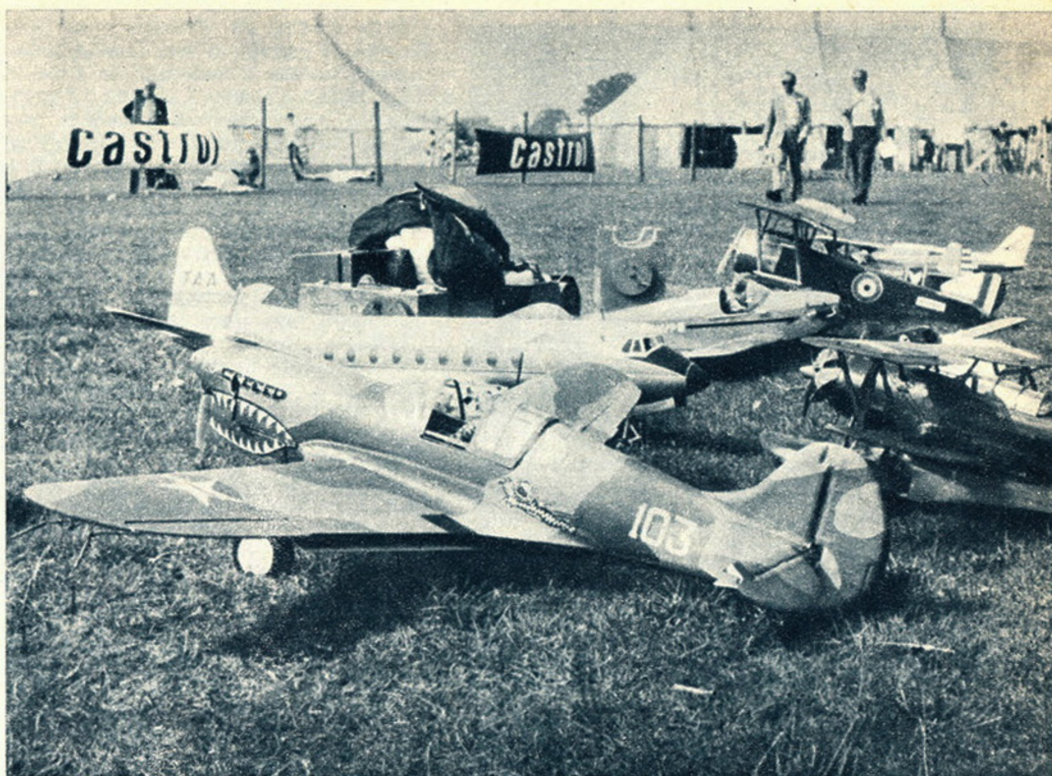
Punktacja sędziów była całkowicie jawna: po ocenie zawodnik otrzymywał zestaw kserograficznych odbitek kart punktacyjnych poszczególnych sędziów.

Podczas gdy komisje kończyły w godzinach popołudniowych swą pracę, organizatorzy urządzili dla uczestników mistrzostw dysponujących wolnym czasem wycieczkę autokarem na lotnisko Old Warden, gdzie mieści się muzealny zbiór starych samolotów — prawdziwy raj dla konstruktorów modeli.

★

W sobotę 29 sierpnia od godziny 10 rano przy słonecznej i bezwietrznej pogodzie rozpoczęły się loty konkursowe modeli zdalnie kierowanych. Początek zawodów odbył się bez przemówień, flag itp. — po prostu otwarto start. Nasze niekłamane zdumienie wywołały tłumy publiczności przybyłe na imprezę. Wielki obszar lotniska zajęły parkujące samochody i przyczepy campingowe, a ilość widzów ocenialiśmy na około 20 tysięcy. Można Brytyjczykom pozazdrościć tak licznych i tak żywo zainteresowanych kibiców sportu modelarskiego, tym bardziej, że wstęp na lotnisko był płatny, a nie należy też zapominać, iż Cranfield leży daleko od Londynu. Okazuje się, że przy mądrej propagandzie można modelarstwem zainteresować szerokie masy i sport ten nie jest wcale tak hermetyczny, jak się u nas przyjęło uważać. Do zainteresowania publiczności i wywołania jej żywych reakcji przyczyniła się niemało spikerka znakomicie prowadzona przez fachowca z B.B.C.

DALSZY CIĄG NASTĄPI





Lotnisko było dobrze zradiofonizowane, a publiczność dokładnie informowana o przebiegu mistrzostw przez spikera BBC.



Zwycięski „Jurca-Sirocco", model zdalnie kierowany Anglika Micka Charlesa.



Fragment stoiska jednej z wytwórni artykułów modelarskich. Wszystko — półfabrykaty.



Zdalnie kierowany Boeing-P-26 zawodnika z NRF Waltera Regera (16 miejsce).



Transport wielkiego dwupłatowca zdalnie kierowanego na start. Model latał bardzo dobrze.



Model Miles-Hawk Speed-6 zdobywcy 6 miejsca w klasie modeli zdalnie kierowanych, Anglika Terry Melleney'a.

NIKT O NIM PIEŚNI NIE ŚPIEWA



Stefan Okrzeja w mundurze podchorążego lotnictwa.

MÓWIŁ przed sądem:

— Przyznaję się do przypisywanych mi w akcie oskarżenia czynów, ale nie w tym oświetleniu, jakie im akt oskarżenia niesłusznie nadaje... Popełniłem czyn polityczny i wskutek tego taką powinna być charakterystyka mojego czynu i takim jego oświetlenie... Osobistości powinny być z rachuby usunięte.

Od dziecka raziło mnie zestawienie nędzy jednych i rozkoszy drugich, a że nędzy tej było zawsze więcej, że ta nędza była mi bliższą, przemyśliwałem bezustannie, jaką drogą można by było wpłynąć na uszczęśliwienie mas — jaką drogą dojść do tego, by szczęście nie było zawsze tylko po stronie silnych i bogatych?

...To co się stało, jak w ogóle wszystko, co się teraz dzieje, uważam za konieczność dziejową. Tyrania, barbarzyństwo i ciemnota nie mają dla siebie pogardy i potępienia, więc nie ustąpią same. Trzeba je zwalczać i dotrzeć do istoty swobody, istotnego dobra i istotnego szczęścia, nie zadowalając się półśrodkami. W walce tej będzie wiele ofiar, ale ludzkość wyjdzie z niej zwycięsko, a ludziom słońce zaświeci...

23 czerwca 1905 roku zapada wyrok. Stefan Okrzeja za zamach bombowy dokonany w marcu na cyrkuł carskiej policji na Pradze przy ulicy Wileńskiej zostaje skazany na karę śmierci przez powieszenie. Komplet sędziowski, na którym postać rewolucjonisty zrobiła wielkie wrażenie, zwrócił się jednocześnie do generał-gubernatora Maksymowicza, by wyrok śmierci zmienił na 20 lat ciężkich robót. Generał gubernator odrzucił prośbę.

Stefan Okrzeja więziony był w X Pawilonie Cytadeli. Obrońca, Stanisław Patek, odwiedził go w celi, by przekazać mu tę wiadomość.

— Czy to takie straszne? — odparł zdecydowanie Okrzeja. — Ja na to byłem przygotowany, nie wierzyłem tylko, że sobie na taką bohaterską śmierć zasłużyłem, zwłaszcza że od roku 1886 z wyroku sądu w Warszawskiej Cytadeli nie powieszono nikogo, a ci, którzy byli powieszeni, o całe niebo więcej byli zasłużeni ode mnie...

Powiedzmy w tym miejscu, że właśnie 3 kwietnia 1886 r .urodził się ten rewolucjonista. Przez dziewiętnaście lat nie wznoszono szubienic na stokach Cytadeli. Stefan Okrzeja miał niewiele więcej niż dziewiętnaście lat, gdy 21 lipca 1905 roku miał pod szubienicą dwukrotnie przeżywać swoją śmierć.

Gdy wiedział już że zginie, mówił do swego obrońcy:

— Nie śmiałem marzyć o tym, że dorosłem do męczeńskiego wieńca. Żadnej prośby o ułaskawienie nie podam stanowczo i proszę, aby pan jej nie podawał. Zresztą ja moją śmiercią zrobię więcej, niż mógłbym zrobić życiem. Ludzie nad nią zastanowić się muszą...

W Cytadeli, w muzeum jest oryginał przemówienia, które wygłosił przed sądem Stefan Okrzeja. Jego imię wyryto w marmurze na stokach Cytadeli wśród wielu imion bohaterów, którzy tam zostali straceni.

Przy drodze do Wyszkowa na polach wioski Kręgi stoi pomnik w kształcie stylizowanego lotniczego śmigła. Upamiętnia on śmierć kogoś, kto nosił imię i nazwisko tamtego z 1905 roku. Był bowiem jego rodzonym bratem, urodził się dwa lata po bohaterskiej śmierci na stokach Cytadeli warszawskiego robotnika i bojowca.

W błyszczącej czernią płycie marmuru napis: **„Tu dnia 5.IX.1939 roku poległ w obronie Ojczyzny w walce z hitlerowskim najeźdźcą porucznik pilot Stefan Okrzeja. Cześć jego pamięci!"**

24 kwietnia 1907 roku w tym samym domu na Pradze przy ulicy Wołowej nr 31 w rodzinie Okrzejów urodził się syn. Ojciec, Walenty Okrzeja, był dróżnikiem kolejowym. Matka, która przed dwoma laty bardzo boleśnie przeżyła śmierć Stefana, postanowiła przez pamięć dla straconego rewolucjonisty nadać chłopcu to samo imię: Stefan.

Chłopak dorastał i robotnicy mówili, że jest łudząco podobny do tamtego. W ciasnych zaułkach Pragi, na robotniczych podwórkach, często słyszał pieśń o swoim bracie, której autorem był lud Warszawy. A brzmiała ta „Pieśń podwórzowa o Stefanie Okrzei" następująco:

Posłuchajcie, bracia mili, o Okrzei
powieść znaną,
Ażebyśmy tak walczyli za ideę ukochaną.
Był to chłopiec piękny, młody — wyście
o nim nie wiedzieli,
A jak rzucił w cyrkuł bombę, dostał się
do Cytadeli.

W Cytadeli długo siedział, mścili się na
nim katowie,
Ciało mu nad ogniem piekli, myśleli,
że im co powie.
On nie wydał, choć męczony, swoich
ukochanych braci,
Więc się nad nim długo mścili ci przeklęci
carscy kaci.

Siedzi Stefan za kratami, wkoło słychać
głosy straży,
Bije się z swymi myślami, o wolności
ciągle marzy.
Gdy tak siedzi zadumany, słychać głos
poza oknami:
— Dzień dobry, ci więźniu młody, nasz
Okrzejo ukochany.

Gdy ci przyjdzie stać u stryczka, stanie
kat ci przed oczami,
I gdy zajdzie z tyłu wieszać — zaleją się
wszyscy łzami.
— O nie, bracie, ja choć zginę, droższa
jest mi ziemia ona,
Nikt nie przyzna mi za winę — Polska
stanie wyzwolona.

Wieszaj, bracie, po cóż stoisz? Polak
śmierci się nie lęka.
Każdy powie, że się boisz, że ci drży
katowska ręka.
Jam za wolność ciągle walczył i wiem,
co to szczęk pałasza,
ostatni okrzyk wznoszę: Niechaj żyje
Polska nasza!

Nikt nie śpiewa żadnej pieśni podwórzowej o poruczniku pilocie Stefanie Okrzei. Jesienią 1939 roku i w późniejszych latach okupacji podwórzowi grajkowie śpiewali o wszystkich polskich lotnikach: „...A naszych orłów widać nie było!"

Stefan Okrzeja, przyszły bohater wrześniowej epopei miał osiemnaście lat, gdy zarejestrowano go w Cywilnej Szkole Pilotów na Ławicy w Poznaniu. Po rocznym przeszkoleniu otrzymał dyplom pilota turystycznego. Marzył jednak o lotnictwie wojskowym. We wrześniu 1926 roku przeniósł się z Poznania do Krakowa, do 2 pułku lotniczego. W rok później był już w dęblińskiej Szkole Orląt. Tu latał jako instruktor pilot. Okres 1931 — 1934 spędził w bydgoskiej szkole podchorążych. W sierpniu 1934 roku został awansowany do stopnia podporucznika i już jako pilot wojskowy służył najpierw w 6 pułku we Lwowie, a następnie w 1 pułku lotniczym na Okęciu.

1 września 1939 roku w stopniu porucznika jest zastępcą dowódcy 112 eskadry w III dywizjonie Brygady Pościgowej. Dowódcą tej eskadry był wówczas kpt. pil. Tadeusz Opulski, dowódcą dywizjonu natomiast — kpt. pil. Zdzisław Krasnodębski.

Zofia Okrzejowa, żona Stefana wspomina:

— Poznałam swojego męża w listopadzie 1936 roku. Byłam wtedy uczennicą 2 gimnazjum miejskiego im. Jana Kochanowskiego w Warszawie. Szkoła utrzymywała bardzo ożywione kontakty z lotnikami. Było to przede wszystkim zasługą młodej polonistki, której narzeczonym był w swoim czasie autor muzyki do słynnego hymnu lotników polskich — por. Stanisław Latwis. Nauczycielka starała się swoimi lotniczymi upodobaniami zainteresować uczennice. Poznałam Stefana na szkolnym wieczorku. Byłam wtedy uczennicą 4 klasy, za kilka miesięcy miałam otrzymać małą maturę.

Byli z sobą krótko, bardzo krótko, choć zanim w maju 1939 roku odbył się ich ślub — znali się już kilka lat. Stefan często pisywał listy. Ich oryginały leżą przede mną.

Zakopane 10.II.37 r.

„...Mieszkam w „Białym Sladzie" i jestem z tego wyboru bardzo zadowolony... Z mojej grupy, tak zwanej wyczynowej z powodu największego zaawansowania w sporcie białym — pozostałem sam w swoim pensjonacie, bo ci, co są już w Warszawie (w szpitalu — RK) byli także wyczynowcami. Codziennie przed wyjściem na narty moja miła gosposia prawi mi perory, abym na siebie uważał i nie wariował zbytnio, bo by jej się ciężko było rozstać z ostatnim z trzech Mohikanów z grupy szaleńców... W niedzielę byliśmy na Kasprowym we trójkę, tj. mieszkańcy „Krwawego Sladu", bo taką nazwę otrzymał pensjonat wśród kolegów i p.lot."

Do zobaczenia — Stef."

Kochana Zosieńko!

Mieszkam w towarowym wagonie kolejowym wraz z trzema kolegami. Wstaję o godzinie 5.30 (w tym tygodniu), w przyszły będę wstawał o g. 4.00. Do g. 8.20 gimnastyka, śniadanie, odprawa, podział pracy i odjazd samochodem do kąpieli nad rzekę. Powrót na lotnisko na g. 12.00; od 12 — 13 obiad. 13.15 odprawa i od godziny 14.00 do g. 19.50 loty na strzelanie, odprawa po lotach, kolacja i o g. 21 wolne, względnie spać. A ponieważ w większości czujemy się zmęczeni (poza małymi wyjątkami) więc kładziemy się spać. Dziś właśnie korzystam ze sposobności, że jestem sam w mieszkaniu (wagonie) i piszę list, na który pewno bardzo niecierpliwie oczekujesz.

Lowka ma służbę, Sidorowicz pojechał motocyklem na poligon zawieść żarcie dla wartowników. Gabszewicz nie czuje się zmęczony (więc pojechał do miasta), a czwarty z lokatorów tj. ja piszę list ołówkiem na kolanie z powodu warunków bojowych.

Z Warszawy wyleciałem po Twoim odjeździe, tj. w drugiej „partii". W Brześciu trafiliśmy na wielkie święto LOP-u, w którym wzięliśmy czynny udział, popisując się akrobacją grupową i indywidualną. Na nasz przylot na lotnisku czekał cały Brześć z kilku orkiestrami i całym wojskiem z garnizonu... W przyszłą niedzielę wieczorem obejmuję służbę oficera służbowego, więc będę mógł napisać bardzo długi list".

Brześć n/B. 13.VI.37 r.
g. 23.30

Kochana Zosieńko!

Ponieważ mam służbę, więc korzystając ze stołu i atramentu, mogę sobie pozwolić na taki luksus, jak napisanie listu... Spać się nie mogę położyć, bo mam na jutro wykończyć listę strzelań, co zajmie mi około 4 godziny, a pobudka jest o godzinie 3.30.

W tym tygodniu będziemy latać od rana do jakiejś godziny 10 — 11. Wolny czas spędzam przeważnie na plaży, bo jest to jedyna rozrywka w tym osławionym Brześciu...

...Strzelania idą mi dobrze dzięki czemu mniej latam jak inni koledzy i jestem mniej zmęczony od nich.

Przed chwilą zakończył się alarm, który odbył się bardzo sprawnie. Ale najważniejsze, że mi przerwano pisanie listu. Jest godzina 1.20, zapewne śpisz smacznie i nic Cię nie obchodzą sprawy ziemskie, a ja muszę czuwać i nie mam nadziei, że się tej nocy położę.

Jest bardzo ładna noc, za oknem wartownik spaceruje miarowym krokiem, a ja piszę liste do swojej ukochanej... Bardzo się cieszę, że już kończysz naukę

i wreszcie wypoczniesz porządnie. Jak przyjadę (przylecę) do Warszawy, już na pewno zapomnisz o tym, że się kiedyś tak pilnie uczyłaś. O niespodziance nic mi nie wspominaj, bo to i tak nic nie pomoże. Bardzo dużo myślę o Tobie i chcę Cię jak najprędzej zobaczyć... Całuję Cię mocno, do zobaczenia. Pozdrów wszystkich ode mnie. Stef."

Kraków 14.X.38 r.

„...O ile nic się w naszej polityce nie zmieni, powrócimy do Warszawy około 20, ale to są tylko nasze przypuszczenia... Spieszę się, bo Gucio (kpt. Gustaw Sidorowicz — RK) odlatuje. Stef."

— 31 sierpnia 1939 roku widziałam męża po raz ostatni — wspomina pani Zofia Okrzejowa. — Wojna wisiała już na włosku. Na słupach ogłoszeniowych rozlepiano afisze mobilizacyjne. Tego dnia pojechałam z mężem samochodem na Pragę, na ulicę Radzymińską do jego siostry Marty. Z zachowania Stefana i z tego co mówił nie wyczułam nic, co mogłoby dowodzić, że to już wojna. Był w bardzo dobrym nastroju i humorze. Pożegnał się ze mną zwyczajnie, tak jak zwykł to czynić, gdy wybierał się na loty na Okęcie. Jedna rzecz wtedy mnie zastanowiła. Odjechał samochodem nie w stronę Okęcia, lecz w kierunku dworca Wileńskiego. Później miałam się dowiedzieć, że Brygada Pościgowa, w której służył Stefan, stacjonowała już na lotnisku polowym w Zielonce.

HISTORIA PIĘCIU DNI

Dla porucznika pilota Stefana Okrzei druga wojna światowa trwała tylko pięć dni. Nie zachowały się dokumenty, które mówiłyby, ile razy w czasie tych pięciu dni startował on na P-11 do walk powietrznych z hitlerowskimi samolotami, które od pierwszego dnia wojny falami ciągnęły nad Warszawę. Jedno jest pewne. Podobnie jak pozostali piloci Brygady Pościgowej częściej był wówczas w powietrzu niż na ziemi. Por. pil. Stefan Okrzeja 1 września 1939 roku wystartował o godzinie 6.50 w składzie 112 eskadry jako dowódca 2 klucza (ppor. pil. Jerzy Godlewski, plut. pil. Ludwik Lech). O godzinie 7.40 pierwsze samoloty Brygady zaczęły lądować na lotnisku polowym w Zielonce, po przepędzeniu niemieckiej wyprawy bombowej, której polscy myśliwcy nie dopuścili nad stolicę.

Samoloty z biało-czerwoną szachownicą po uzupełnieniu paliwa znów podrywały się w powietrze. Do sztabu brygady bowiem nieustannie nadchodziły meldunki o nowych grupach samolotów niemieckich, nadciągających z Prus Wschodnich.

Podpułkownik rezerwy pilot Gustaw Sidorowicz (ten sam, który przewija się w listach Stefana Okrzei) 1 września w stopniu kapitana dowodził 111 „Kościuszkowską" eskadrą myśliwską. Właśnie on opowiadał mi kiedyś o niezwykłej walce powietrznej, która rozegrała się niemal nad lotniskiem w Zielonce.

— Była godzina 11.00. W powietrzu panowała cisza. O godzinie 11.15 dowództwo poderwało tylko 112 eskadrę. Polecił także dowódca dywizjonu i oficer taktyczny. Razem 12 samolotów. Wzięli kurs na Mińsk Mazowiecki.

Zostałem ze swoją eskadrą na lotnisku. Siedziałem w samochodzie radiostacji, która miała łączność telefoniczną ze sztabem Brygady. Około godziny 12.00 usłyszałem warkot charakterystyczny dla samolotu dwusilnikowego. Wyskoczyłem z samochodu. Z północy na wysokości około 1500 metrów leciał samolot niemiecki Do-17. Natychmiast poderwałem klucz alarmowy — zadaniem: zniszczyć przeciwnika. Dornier jak na złość zaczął wykonywać szeroki krąg nad lotniskiem, a mój klucz alarmowy nabierał wysokości, lecąc z kursem na północ. Obawiałem się, że nieprzyjacielski samolot wykryje lotnisko, a nasz klucz nie dopadnie powietrznego „krzyżaka". Nagle spostrzegłem wracającą z wyprawy 112 eskadrę. Nasi lecieli bardzo nisko. Skoczyłem do samochodu. Drogą radiową powiadomiłem dowódcę dywizjonu o sytuacji nad lotniskiem.

Eskadra zareagowała błyskawicznie. „Pezetele" poderwały się z niskiego lotu w górę i nabierając wysokości kluczami osaczały samotnego Dorniera. Nie minęła nawet minuta, gdy dopełnił się los powietrznego pirata. Dornier zbyt późno zauważył, co się święci. Zaczął nawet wiać na północ, lecz tu zagrodził mu drogę mój klucz alarmowy; Niemiec zrobił ostry skręt w lewo na zachód. I w tym właśnie momencie jeden z samolotów 112 eskadry już go dochodził od strony ogona, mimo że tylny strzelec Dorniera prół z broni pokładowej na całego.

Odległość pomiędzy wrogim samolotem, a naszą P-11 niebezpiecznie malała. Siedemdziesiąt, sześćdziesiąt, pięćdziesiąt metrów. Już powinien otworzyć ogień, bo mogą dosięgnąć go pociski wroga. P-11 oddała długą serię kaemu. Seria była celna. Pociski zapalające trafiły w zbiorniki Dorniera. Nastąpił straszliwy wybuch. Dornier jak bomba dosłownie rozleciał się w powietrzu. Podmuch detonacji był tak wielki, że nasz samolot myśliwski fala eksplozji podrzuciła w górę.

Jeszcze nie wiedzieliśmy kto tak „urządził" powietrznego „krzyżaka". Tymczasem zaczęły lądować samoloty 112 eskadry. Okazało się, że Dorniera zestrzelił por. pil. Stefan Okrzeja. Gdy mechanicy zaczęli oglądać jego samolot, okazało się, że w kabinie był kawał blachy ze zniszczonego bombowca, w kadłubie i skrzydłach P-11 mnóstwo dziór i odłamków.

Gratulowaliśmy Stefanowi tego pięknego sukcesu. Walka rozegrała się na oczach całego personelu naziemnego. Bojowy duch wstąpił w naszych żołnierzy. Ten strącony Dornier to był wspaniały zastrzyk dla naszych sił.

Gratulując Okrzei, domagaliśmy się, żeby wieczorem oblał swoje pierwsze zwycięstwo.

Tyle Gustaw Sidorowicz, który tego samego dnia (1 września) kilka godzin później został strącony w czasie walki powietrznej nad Warszawą i trafił do szpitala.

Dwa dni później por. Stefan Okrzeja uczestniczył w rejonie Warszawy w jednej z największych bitew powietrznych wojny 1939 roku. Dowództwo Luftwaffe po dotkliwych stratach w pierwszych dwóch dniach wojny — zmieniło taktykę nalotów na Warszawę. Hitlerowscy piraci powietrzni nadlatywali teraz jednocześnie z kilku kierunków. Grupa samolotów z biało-czerwoną szachownicą, w której leciał por. Stefan Okrzeja, zmusiła hitlerowskie bombowce i myśliwce do odwrotu.

Dowództwo brygady pościgowej zmienia również taktykę zwalczania nalotów nieprzyjaciela. Raz po raz w rejony, skąd mogą nadlatywać samoloty Luftwaffe, wyruszają polskie patrole zaczepne w sile najczęściej trzech maszyn (klucz). 5 września 1939 roku z lotniska polowego w Zielonce wystartowały kolejno trzy samoloty P-11. Nabrawszy wysokości, wzięły kurs na Wyszków. Kluczem dowodził por. Stefan Okrzeja. Po jego prawej stronie leciał ppor. pil. Witold Łokuciewski, lewym bocznym był plut. pil. Ludwik Lech. Nikt nie mógł się spodziewać, że ten lot będzie ostatnim zadaniem bojowym por. pilota Stefana Okrzei. Na lotnisko w Zielonce powrócą tylko dwa samoloty.

Pułkownik pilot Witold Łokuciewski opowiadał mi kiedyś o tym locie. Zanotowałem jego relację:

— Wystartowaliśmy w godzinach popołudniowych. Prowadzącym klucza był por. Stefan Okrzeja. W rejonie Wyszkowa zauważyliśmy grupę niemieckich bombowców Dornier-215. Hitlerowcy lecieli w szyku zwartym na wysokości 4000 metrów. Samolotów nieprzyjaciela było dziewięć. Nas było trzech. Grupa ta leciała z Prus Wschodnich z kursem na Warszawę. Zaatakowaliśmy bombowce z tyłu, z góry. Mieliśmy bowiem przewagę w wysokości około 500 metrów. Celem naszego ataku była ostatnia trójka wrogich bombowców. Kiedy znajdowaliśmy się w odległości około 200 metrów od Dornierów — puściliśmy serie z karabinów maszynowych. Niemal w tym samym momencie tylni strzelcy bombowców otworzyli do nas piekielny ogień. Zauważyłem, jak pociski smugowe przelatywały nad samolotem por. Okrzei. Smugi opłatały również moją maszynę. Nie rezygnowaliśmy z ataku. Trzymaliśmy się z tyłu Dornierów, nieustannie je ostrzeliwując. Stopniowo rozluźnił się szyk bojowy bombowców. Wiedziałem, co to znaczy. Za chwilę zaczną one wykonywać jakiś manewr.

I wtedy to się stało. Zadymił samolot Stefana. I jednocześnie spostrzegłem, jak od jego maszyny odrwało się prawe skrzydło. Samolot zaczął spadać korkociągiem do ziemi. Pomyślałem: dlaczego Stefan nie skacze? Dopiero później miałem się dowiedzieć, że w powietrzu został przeszyty serią pocisków.

Hitlerowskie bombowce rozluźniły wtedy szyk, zmieniły kierunek lotu, zawróciły do Prus Wschodnich. Jeden z Dornierów pozostał daleko w tyle, dymiąc zniżał się coraz bardziej. Wylądował przymusowo w okolicach Pułtuska.

Wyprawa bombowa Luftwaffe nie doleciała do Warszawy. Klucz nasz zadanie wykonał. W obronie dostępu do stolicy zginął bohaterską śmiercią nasz kolega, por. pil. Stefan Okrzeja.

...Nikt nie odtworzy ostatnich myśli żołnierza, któremu pośmiertnie dowództwo Brygady Pościgowej przyznało Krzyż Orderu Virtuti Militari. Może wówczas w strzępach świadomości śmiertelnie rannego porucznika błądziły strzępy „pieśni podwórzowej" o jego bracie: pieśni, którą będąc chłopcem słyszał na Warszawskich podwórkach.



Stefan Okrzeja w czasie wypoczynku (pierwszy z prawej).

...ja choć zginę, droższa jest mi ziemia ona,
Nikt nie przyzna mi za winę — Polska stanie wyzwolona.
...Jam za wolność ciągle walczył i wiem, co to szczęk pałasza,
I ostatni okrzyk wznoszę: Niechaj żyje Polska nasza!

DZIEJE SŁAWY PORUCZNIKA OKRZEI

Ma swój życiorys pośmiertny por. pil. Stefan Okrzeja. Zofia Okrzejowa od dnia, kiedy na Pradze rozstała się z mężem, długo nie miała o nim ani od niego żadnych wiadomości. Domyślała się tylko, że w walkach powietrznych pod Warszawą uczestniczy także Stefan. Pierwsza żałobna wieść dotarła do domu Okrzejów dopiero pod koniec października.

— Nie, nie wierzyłam, że Stefan zginął. — wspomina po latach Zofia Okrzejowa. — Nie wierzyłam tym bardziej, że informacje, jakie otrzymywaliśmy, mówiły o grobie lotnika pod Wyszkowem. Zgadzało się nazwisko, ale imię było inne: Tadeusz. Postanowiłam tam pojechać, żeby sprawdzić na miejscu. Wybrałam się ze szwagrem męża — Włodzimierzem Strzelbickim. Było bardzo zimno, grudzień. Ja wtedy spodziewałam się dziecka. Musieliśmy iść piechotą, gdyż mostu na Bugu nie było. Dotarliśmy wreszcie do majątku Kręgi. Pamiętam jakby to było dziś. Grób był przy drodze. Śnieg. Na śniegu leżały kwiaty. Nieśmiertelniki.

Nocowaliśmy u właścicieli majątku, Leskich. Nazajutrz z opowiadań miejscowej ludności poznałam okoliczności, w jakich zginął mój mąż...

Wiosną 1940 roku w tajemnicy przed hitlerowcami dokonano ekshumacji. Siostra Stefana, Marta Okrzeja-Czarniecka oraz jego brat Wacław stwierdzili ponad wszelką wątpliwość, że w grobie tym spoczywa Stefan. Potem Lescy postarali się o pochowanie zwłok w ich rodzinnym grobowcu w Wyszkowie. Władze niemieckie wyraziły na to zgodę, zastrzegając, że pogrzeb nie może być manifestacyjny. Zabronili także umieszczać na grobie tabliczki z nazwiskiem bohatera.

Przez lata ciemne, które przyszły po Wrześniu, ludność wioski Kręgi przeniosła pamięć o bohaterskim pilocie do dnia wyzwolenia. Po wojnie młodzież w miejscu, gdzie spadł samolot por. Stefana Okrzei (szczątki rozbitej P-11 leżały do listopada 1939 roku) usypała kopiec. Z inicjatywy ówczesnej kierowniczki szkoły Anny Ragu utworzono komitet budowy pomnika. Do akcji tej przyłączyły się miejscowe władze oraz Dowództwo Wojsk Lotniczych.

24 września 1961 roku na polach wioski Kręgi przy drodze wiodącej z Wyszkowa do Serocka w miejscu śmierci por. pil. Stefana Okrzei odsłonięto pamiątkowy obelisk w kształcie stylizowanego śmigła.

RAJMUND KULIŃSKI

SAMOLOTY W LOTNICTWIE POLSKIM

SPAD S-7, S-13

Na przełomie 1919—1920 r., w ramach udzielonego Polsce przez Francję kredytu na dozbrojenie, Dowództwo Lotnictwa zakupiło w znanych Zakładach Bleriot'a 15 samolotów myśliwskich SPAD S-7 i 40 nowocześniejszych od nich SPAD S-13. W sprzęt ten uzbrojono: Wielkopolską Eskadrę Myśliwską, 19 Eskadrę Myśliwską, i 15 Eskadrę Wywiadowczą (uzupełnienie). W służbie polskiej myśliwce S-7 i S-13 przetrwały do 1925 r. Samolot myśliwski SPAD S-7, opracowany przez inż. M. Bechereau, został oblatany w maju 1916 r. i już jesienią tegoż roku pierwsze seryjne egzemplarze weszły do akcji na froncie. Ten nadzwyczaj udany samolot okazał się jednym z najlepszych myśliwców lotnictwa alianckiego I Wojny Światowej. Szczególne sukcesy odnieśli na S-7 piloci brytyjscy walczący pod Arras i Ypres. Większość swoich zwycięstw powietrznych na S-7 (również na S-13) uzyskał francuski pilot Guynemer (53 zestrzały). Z wyprodukowanych przez zakłady SPAD ponad 5 800 myśliwców SPAD S-7 kilkaset maszyn zakupiły Stany Zjednoczone i Wielka Brytania. Dalszą rozwojową wersję S-7 stanowił myśliwiec SPAD S-13, różniący się nieznacznie wymiarami oraz rozwiązaniami konstrukcyjnymi płatowca — przy zachowaniu typowej sylwetki i układu. Na S-13 walczył najlepszy francuski pilot myśliwski kpt. R. Fonck (75 zestrzałów) i pilot amerykański E. Rickenbacker (26 zestrzałów). Na S-7 i S-13 walczyło również wielu pilotów polskich latających podczas I Wojny Światowej w barwach lotnictwa francuskiego. Po wojnie samoloty SPAD S-7 i S-13 używane były długi czas — poza Francją i Polską — w Anglii USA, Japonii i ZSRR.

Myśliwce SPAD S-7 i S-13 były jednomiejscowymi, jednosilnikowymi klasycznymi dwupłatami konstrukcji mieszanej. Napęd stanowiły silniki Hispano Suiza 8A, 8B 8BE w zakresie mocy 175—220 KM. Uzbrojenie: 2 zsynchronizowane k. masz. Vickers kal. 7,65 mm.

W ostatnich miesiącach wojny myśliwce SPAD S-13c uzbrojone zostały w szybkostrzelne działko Hispano C. kal. 37 mm. Podane niżej dane techniczne, zdjęcie i rysunek omawiają typowy samolot wersji SPAD S-13.

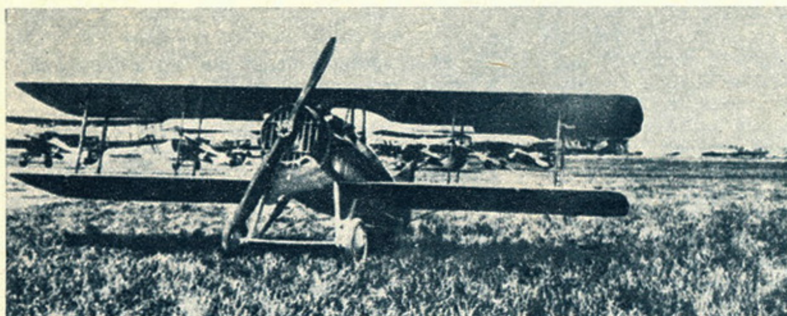
DANE TECHNICZNE

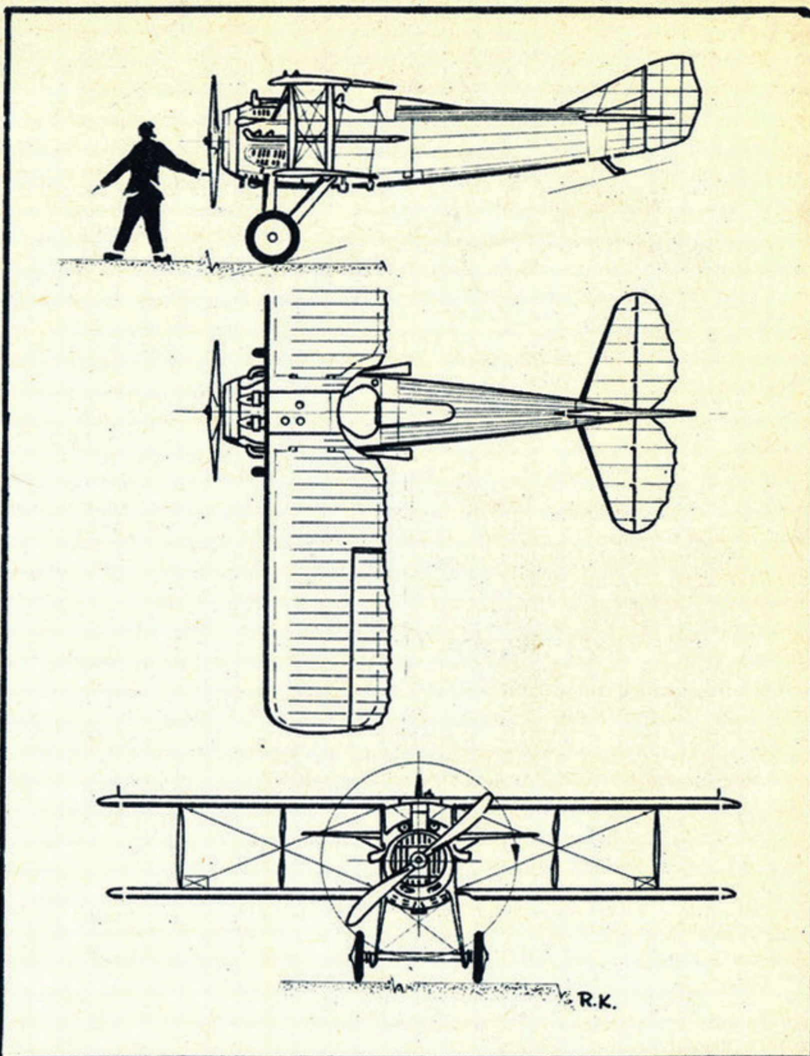
Wymiary: Rozpiętość — 8,28 m długość — 6,30 m, wysokość — 2,35 m, pow. nośna — 19,65 m².

Ciężary: Ciężar własny — 600 kg, ciężar całkowity — 860 kg.

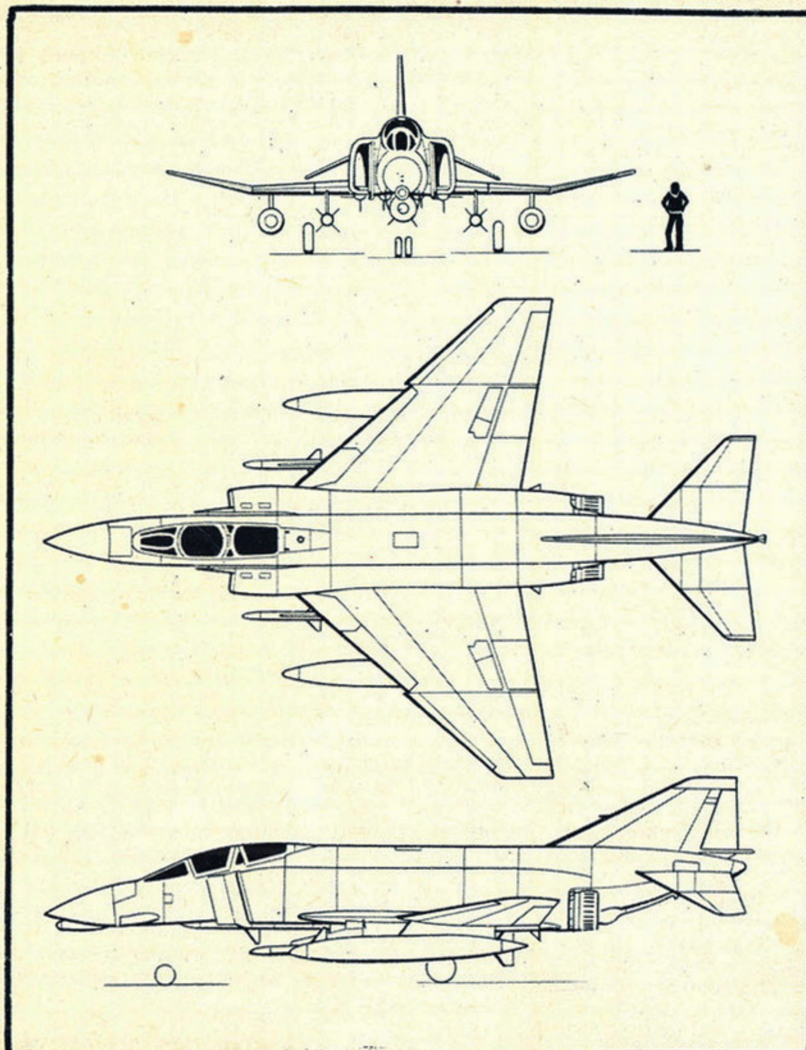
Osiągi: Prędkość max. — 225 km/h, prędkość przelotowa — 190 km/h, prędkość min. — 92 km/h, pułap — 6650 m, zasięg — 400 km.

RYSZARD KACZKOWSKI





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



Mc DONNELL F-4 „PHANTOM—II"

Nazwa „Phantom" często pojawia się we wzmiankach prasowych dotyczących wojny w Indochinach lub na Bliskim Wschodzie. Jest to nazwa ciężkiego myśliwca. Pomimo upływu 12 lat od chwili oblatania prototypu, samolot ten pozostaje jednym z najnowocześniejszych i najgroźniejszych samolotów bojowych w swej klasie. Pierwotnym celem samolotu były zadania ofensywne (szturmowe) morskie. Później jednak samolot rozwinął się w myśliwiec na każdą pogodę. Istnieją również wersje rozpoznawcze i myśliwsko-bombardujące. Wersje dla W. Brytanii mają silniki brytyjskie.

„Phantom" jest 2-miejscowym, 2-silnikowym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydła skośne o dużej zbieżności i profilu 5% składają się z części środkowej i części skrajnych o dużym wzniosie, składanych do hangarowania. Lotki umieszczone w części środkowej przed załamaniem wychylają się tylko w dół, a ich działanie uzupełnione jest spoilerami. Klapy umieszczone przy kadłubie są odmuchiwane strumieniem powietrza zza sprężarki silnika. Na całej krawędzi natarcia znajduje się automatyczne skrzele, częściowo odmuchiwane. Pod skrzydłami znajdują się hamulce powietrzne. Wszystkie ruchome części skrzydeł uruchamiane są hydraulicznie. Integralnie wzmocnione pokrycie kesonu skrzydeł frezowane jest z płyt duralowych grubości 63,5 mm. Dźwigary i niektóre żebra są frezowane z dużych odkuwek stalowych. Tylna część skrzydeł, klapy i lotki wykonane są jako elementy przekładkowe z wypełniaczem ulowym.

Kadłub mieści w przodzie radar i inne urządzenia elektroniczne, a dalej kabinę załogi z indywidualnymi, otwieranymi do tyłu osłonami.

Konstrukcja w przedniej części z duralu, a w tylnej ze stali i tytanu. Usterzenie wysokości — płytowe o odwróconym profilu i dużym (23°) ujemnym wzniosie. Sterowanie hydrauliczne. Podwozie z kołem przednim wciągane w locie. Przednia goleń wydłuża się pneumatycznie dla zwiększenia kąta natarcia przy starcie. Dwa silniki turboodrzutowe J-79-GE-8 o ciągu 7 485 kp (z dopalaniem) każdy, umieszczone są obok siebie w rejonie krawędzi spływu skrzydeł. Chwyty powietrza wyposażone są w płytowy generator fal skośnych, sterowany automatycznie przez pokładowy komputer w zależności od warunków lotu. Zbiorniki w skrzydłach (integralne) i w kadłubie o łącznej pojemności 7 570 l.

Samolot może być uzbrojony w bomby, zbiorniki z napalmem, rakiety kierowane i niekierowane. Niektóre wersje uzbrojone są w 6-lufowe działko „Vulcan", kal. 20 mm.

(J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 11,70 m, długość — 17,76 m, wysokość — 4,96 m, pow. nośna — 19,2 m².

Ciężary: Ciężar całkowity max. — 24 765 kg.

Osiągi: Prędkość max. z uzbrojeniem podwieszonym — ponad M = 2, prędkość podejścia do lądowania — 240 km/h, pułap — 21 640 m, rozbieg — 1 525 m, dobieg — 915 m, promień działania — 1 450 do 1 600 km, zasięg max. — 3 700 km. („Phantom-II" ustanowił w 1959 r. rekord świata prędkości 2 585 km/h i wysokości lotu — 30 040 m).







PILOCI BITWY O ANGLIĘ

Szanowny Panie Redaktorze!

Chciałbym podziękować koledze z lat wojny, p. Janowi Falkowskiemu, za wypowiedź na temat mojego artykułu w sprawie ustalenia listy nazwisk pilotów — uczestników „Bitwy o Anglię" (SP nr 34 z 23. VIII. 1970 r.).

Jestem zdania, że faktów historycznych nie należy gmatwać nawet w najmniejszych szczegółach i dlatego mam wielkie uznanie dla kolegi Falkowskiego za uściślenie posiadanych stopni wojskowych niektórych pilotów polskich z okresu „Bitwy o Anglię". Za niezamierzoną „degradację" — kolegę Falkowskiego serdecznie przepraszam.

ERRARE HUMANUM EST — mówi łacińskie przysłowie.

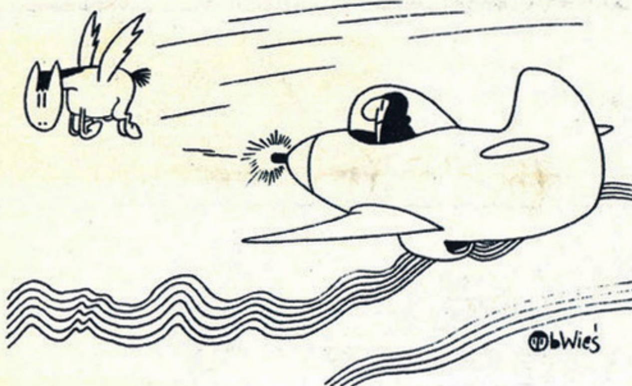
W liście kolegi Falkowskiego roi się, niestety, od nieścisłości. Dotyczy to nazwisk, imion i posiadanych stopni wojskowych w 1940 r., a mianowicie: powinno być: —

— **por. J. Borowski,** a nie por. J. Borkowski;
— **ppor. Z. Janicki zginął** w **w 1943 r., a nie w 1944;**
— **sierż. M. Domagała,** a nie por. M. Domagała;
— **ppor. W. (Władysław) Gnyś,** a nie por. M. Gnyś;
— **por. W. (Władysław) Goethel,** a nie kpt. K. Goethel.

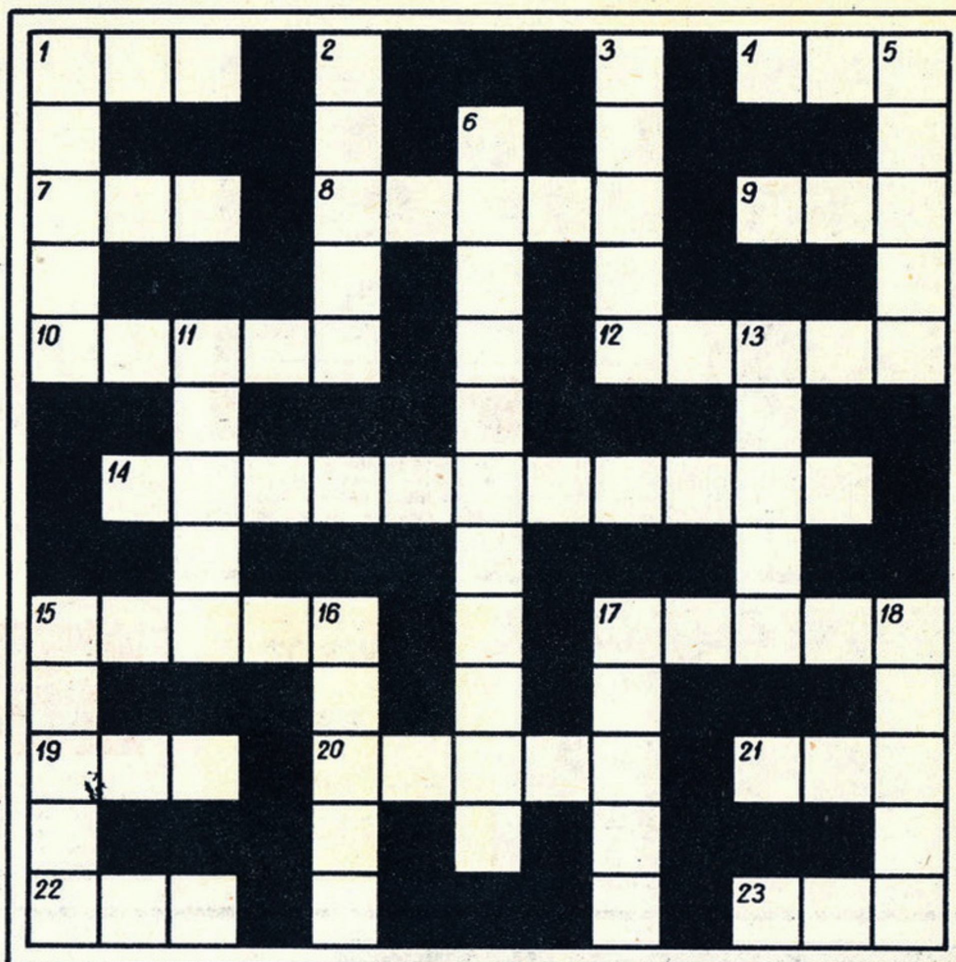
Poza tym na str. 102 książki J. Jokiela „Udział Polaków w Bitwie o Anglię" na zamieszczonym zdjęciu kolega Falkowski rozpoznał, obok por. Z. Kinela i ppor. (a nie por.) C. Główczyńskiego, por. K. Rębalskiego. Mija się to z prawdą, bo osobą tą nie jest por. Rębalski, którego dobrze znałem ze Szkoły Podchorążych w Dęblinie. Jest rzeczywiście podobny do osobnika na zdjęciu. Fotografia ta została wykonana w kwietniu 1941 r. w 302 dywizjonie na lotnisku w Kenley. Doskonale pamiętam okoliczności pobytu u nas tego pilota (znajomy dowódcy dywizjonu, kpt. P. Łaguny), był w cywilnym garniturze, a gapę lotniczą otrzymał od nas w prezencie. Niestety, nazwiska jego nie pamiętam.

Łączę wiele serdeczności dla Pana Redaktora, kolegi Jana Falkowskiego i współtowarzyszy podniebnych szlaków z lat wojny.

WACŁAW KRÓL



KRZYŻÓWKA



Poziomo: 1 — lina do holowania; 4 — typ samolotu, na którym S. Skarżyński przeleciał Atlantyk; 7 — jedna z faz Księżyca; 8 — angielski samolot komunikacyjny typu DH-106; 9 — Lotnicze Zakłady Naprawcze; 10 — TS-11; 12 — polski szybowiec szkolny z lat międzywojennych; 14 — wykonują loty próbne; 15 — dostawa sprzętu bojowego na spadochronach; 17 — stopień rakiety; 19 — polski szybowiec szkolny typu IS-3; 20 — część silnika spalinowego (lm.); 21 — konstruktor radzieckich śmigłowców; 22 — Międzynarodowa Organizacja Astronautyczna; 23 — Wojskowa Akademia Techniczna.

Pionowo: 1 — imię Farmana; 2 — nazwa liczby określającej prędkość samolotu naddźwiękowego; 3 — drugi kosmonauta radziecki; 5 — państwo, którego samoloty cywilne mają w znaku przynależności państwowej litery OY; 6 — urządzenie pochłaniające energię uderzeń i wstrząsów w podwoziu samolotu; 11 — polski szybowiec wyczynowo-akrobacyjny; 13 — ptak drapieżny; 15 — na samolocie są rozpoznawcze; 16 — amerykańska rakieta nośna; 17 — państwo w którym odbyła się 59 Konferencja Generalna FAI w r. 1966; 18 — atak bombowy lotnictwa wojskowego.

Opracował: **Janusz Palacz**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 4 października br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach,** z dopiskiem „Krzyżówka".



WOLFGANG PETER — 835 Stolpen, Heinrich — Heine — Str. 11, Niemiecka Republika Demokratyczna. Ma 20 lat, interesuje się astronautyką. Jest czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Prowadzi własną kronikę wypraw kosmicznych. Drogą korespondencji z miłośnikami astronautyki w Polsce pragnie uzupełnić swoje dane, szczególnie chodzi mu o materiały ilustracyjne. Interesują go m. in. ilustracje zamieszczane w „Skrzydlatej Polsce", szczególnie w latach 1965—1967.

*

MAREK PRÓCHNIAK — Siedlce, Plac Tysiąclecia 14, woj. warszawskie. Ma 15 lat i jest uczniem liceum ogólnokształcącego. Interesuje się lotnictwem. Zbiera prospekty dotyczące samolotów pasażerskich i sportowych. Poprzez korespondencję z koleżankami i kolegami w kraju i zza granicy pragnie wymieniać modele lotnicze oraz książki o tematyce lotniczej. Język obcy: rosyjski.

*

FRIEDRICH ALSLEBEN — 3255 Gross Bornecke, Talstrasse 3, Niemiecka Republika Demokratyczna. Interesuje się lotnictwem, szczególnie komunikacyjnym. Pragnie korespondować na interesujące go tematy z koleżankami i kolegami z Polski. Chciałby ponadto wymieniać lotnicze czasopisma wydawane w NRD na „Skrzydlatą Polskę".



KANDYDAT DO WOSL

Jaką szkołę należy ukończyć by móc starać się o przyjęcie do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie i z czego zdaje się egzaminy wstępne do tej uczelni? — pyta **Wojciech Grysikowski z Torunia.**

Kandydaci ubiegający się o przyjęcie do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie winni rekrutować się spośród absolwentów szkół średnich, uprawniających do podjęcia studiów wyższych. Ze względu na profil i specyfikę nauczania w WOSL wskazane jest ukończenie przez kandydata 5-letniego technikum, w którym przedmiotami wiodącymi są: fizyka, matematyka, maszynoznawstwo, elektronika, metaloznawstwo, automatyka, elektronika, chemia i rysunek techniczny, względnie ukończenie liceum ogólnokształcącego.

W zakres wstępnego egzaminu wchodzą: matematyka — pisemny i ustny; fizyka — pisemny; wiadomości o Polsce i świecie współczesnym — egzamin ustny, w zakres którego wchodzą również elementy wiedzy o lotnictwie; wychowanie fizyczne — próba sprawności fizycznej; egzamin z wybranego przez kandydata języka obcego (rosyjski, niemiecki, angielski lub francuski); badania psychotechniczne.

Próba sprawności fizycznej obejmuje: bieg na 100 m, 1 000 m i zygzakiem, skok w dal, rzut granatem, podciąganie i wymyk na drążku, pływanie.

Kandydaci ubiegający się o przyjęcie do WOSL składają we właściwych dla miejsca zamieszkania powiatowych, miejskich lub dzielnicowych sztabach wojskowych prośbę do Komendanta WOSL (na ustalonych formularzach) o powołanie do służby wojskowej w charakterze słuchacza oraz o powołanie po ukończeniu nauki do wojskowej służby zawodowej w charakterze oficera zawodowego.

WZROK STEWARDESSY

Anna Świdrak — Rzeszów. Kandydatki na stewardessy lotnicze powinny posiadać m. in. dobry wzrok. O tym jednak, czy kandydatka odpowiada warunkom zdrowotnym stawianym stewardessom, decyduje wyłącznie specjalna komisja lotniczo-lekarska, przed którą stają wszystkie kandydatki na powietrzne gospodynie.

Dokładnych informacji o zawodzie stewardessy zasięgnąć można bezpośrednio w **Dziale Kadr Polskich Linii Lotniczych LOT — Warszawa, ul. 17 Stycznia 17.**

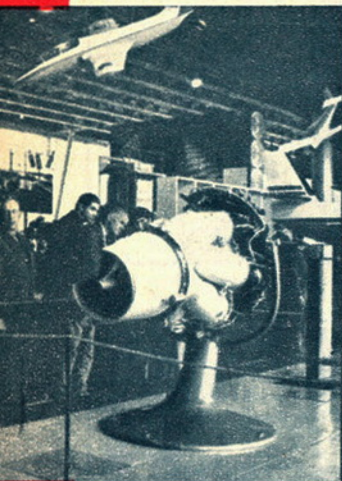
ESPERANTO

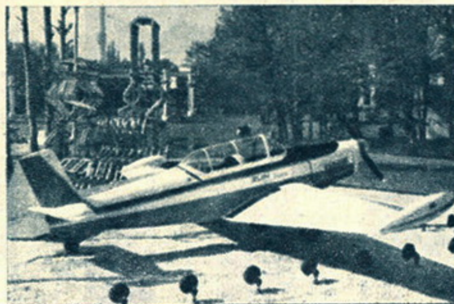
Henryk Gąsiorowski — Przemyśl, ul. Grunwaldzka 161, przesłał do redakcji list, którego treść być może zainteresuje organizatorów młodzieżowych obozów i zgrupowań lotniczych. Oto treść listu:

„Pragnę poinformować, że wypracowaną przeze mnie metodą szybkościowo nauczam języka esperanto w czasie 28 godzin na przestrzeni dwóch tygodni. W ciągu tego okresu pilni kursanci przyswajają sobie od 1 000 do 2 000 słów i pełną gramatykę. Po tygodniu prowadzą już rozmowy na różne tematy z życia codziennego.

Podejmuję się zademonstrować moją metodę na jakimkolwiek zgrupowaniu, w tym oczywiście młodzieży lotniczej, i tym samym zapewnić nową, moim zdaniem bardzo interesującą, formę pracy kulturalno-oświatowej."

RAKIETĄ PO ŚWIECIE





WYSTAWA W MOSKWIE

Z okazji 25 rocznicy wyzwolenia Czechosłowacji przez Armię Radziecką została otwarta w Moskwie wystawa osiągnięć CSRS. Szczególnym zainteresowaniem cieszyła się ekspozycja przemysłu lotniczego CSRS.



POWRÓT DO BAZY

Załoga radzieckiego samolotu odrzutowego Tu-16 po powrocie z lotu dalekodystansowego.





Z GÓRY NA SPADOCHRONIE

Japończyk Y. Muira dokonał niezwykłego zjazdu narciarskiego ze zbocza Mount Everestu Narciarz był wyposażony w aparaturę tlenową oraz w spadochron zmniejszający prędkość zjazdu z 200 km/h do 50 km/h

LOTNICTWO CYWILNE NRD

Plansza rysunkowa przedstawia samoloty i śmigłowce używane w lotnictwie cywilnym Niemieckiej Republiki Demokratycznej, a więc przez towarzystwo lotnicze „Interflug".

Zdjęcia i rysunki: TASS, „Letectvi + kosmonautika", „Repulies", „Flieger-Revue".

0 5 10 15

IŁ-14

MI-8

AN-24B

KA-26

TU-134

Z-37

IŁ-18

IŁ-62